Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung

Zweiter Teil:

Deutsches Reich

Herausgegeben von

Julius Landmann

Duncker & Humblot *reprints*

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Schriften

des

Vereins für Sozialpolitik.

---

176. Band.

Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung.

Herausgegeben von

Julius Landmann.

Zweiter Teil:

Deutsches Reich.

Mit elf Beiträgen.

Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1931.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung.

Herausgegeben von

Julius Landmann.

Zweiter Teil:

Deutsches Reich.

Mit elf Beiträgen.

Verlag von Duncker & Humblot.
München und Leipzig 1931.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Alle Rechte vorbehalten.

Altenburg, Thür.
Piererſche Hofbuchdruckerei
Stephan Geibel & Co.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsübersicht.

Seite

I. Die deutsche Gaswirtschaft. Von Bürgermeister Dr. Fritz Elsas in Berlin 1

II. Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Elektrizitätswirtschaft. Von Dr. Adolf Wolff in Berlin 75

III. Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft. Von Dr.-Ing. F. Collorio in Osterode, Direktor der Harzwasserwerke 141

IV. Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmungen in der deutschen Industriewirtschaft. Von Dr. Kurt Neu in Berlin, Wissenschaftlicher Sekretär des Enqueteausschusses 187

V. Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Kleinverkehrswirtschaft. Von Professor Dr. rer. pol. Heinrich Bechtel in Breslau 231

VI. Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Hafenwirtschaft. Von Oberbaudirektor Dr.-Ing. Lohmeyer in Hamburg 285

VII. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Von Professor Dr. A. F. Napp-Zinn in Köln, Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft 329

VIII. Aufgaben und Organisationsprobleme der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Bankwirtschaft. Von Privatdozent Dr. Alfred Müller-Armack in Köln 389

IX. Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Wohnungswirtschaft. Von Professor Dr. Waldemar Zimmermann in Hamburg 437

X. Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Versicherungswirtschaft. Von Professor Dr. S. J. Lengyel in Wien 553

XI. Umfang und Formen der öffentlichen Unternehmungstätigkeit im Rahmen der deutschen Gesamtwirtschaft. Von Dr. Heinrich Apfelstedt in Berlin 587

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die deutsche Gaswirtschaft.

Von

Bürgermeister Dr. Fritz Elsas.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Die geschichtliche Entwicklung 3
1. Die Periode der örtlichen Gasversorgung 4
a) Die Zeit der Vorherrschaft der privaten Unternehmung 4
b) Die Zeit der Vorherrschaft der kommunalen Unternehmung . . 6
2. Die Periode der überörtlichen Gasversorgung 11
II. Aufbau und Ausbau der Gasversorgung 16
1. Umfang und Gliederung der Gasversorgung 16
2. Der Ausbau der Großgasversorgung 19
III. Die Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung 28
1. Allgemeine Gestaltungstendenzen 28
2. Örtliche Organisation 31
3. Die zwischenörtliche Organisation 42
IV. Die Betriebspolitik der öffentlichen Unternehmung 48
1. Die Regelung der Arbeitsverhältnisse 49
2. Die Tarifpolitik 53
V. Der Wirtschaftserfolg der öffentlichen Unternehmung . . 57
1. Das Rentabilitäts- und Selbstkostenproblem 57
2. Die Leistungen der Gaswerke für den Gemeindehaushalt 66

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

I. Die geschichtliche Entwicklung.

Ihrer geschichtlichen Entwicklung und ihrem gegenwärtigen Aufbau nach ist die deutsche Gaswirtschaft aufs engste mit der deutschen Kommunalwirtschaft verknüpft. Im Verlaufe der letzten hundert Jahre ist sie aus kleinen Anfängen heraus zu einem der bedeutendsten Zweige der gemeindlichen Wirtschaftsbetätigung geworden. Ihre Struktur hat sich in dieser Zeit grundlegend gewandelt. Neben der räumlichen Gliederung hat insbesondere auch das Verhältnis zwischen öffentlicher und privater Unternehmung tiefgreifende Änderungen erfahren. Große Entwicklungsabschnitte haben sich in der deutschen Gaswirtschaft deutlich herausgebildet:

1. die Periode der örtlichen Gasversorgung durch
   a) überwiegend private Gasanstalten,
   b) überwiegend gemeindliche Gasanstalten;
2. die Periode der zwischenörtlichen Gasversorgung durch überwiegend gemeindliche Gruppengaswerke und durch überwiegend private Kohlenzechen.

In jedem Zeitabschnitt bleibt, wie auch sonst in der wirtschaftlichen Entwicklung, ein größeres oder kleineres Stück der älteren Wirtschaftsform erhalten. Örtlich begrenzt blieb die Gasversorgung im wesentlichen bis Kriegsende. Erst die Nachkriegszeit brachte wirklich entscheidende Fortschritte in der Gasfernversorgung. Neben ihr bleibt aber die örtlich begrenzte Versorgung in weitem Umfange bestehen. Bis zu den 80er Jahren des letzten Jahrhunderts etwa war die Gasindustrie überwiegend in privaten Händen. Seither haben die Gemeinden den weitaus größten Anteil daran. Im Zusammenhang mit der Gasfernversorgung hat in neuester Zeit das Problem der Abgrenzung zwischen privater und öffentlicher Gasversorgung wieder besondere Tragweite erlangt. Ursache und Bedeutung des Gestaltwandels in der Organisation der Gaswirtschaft sollen im folgenden zunächst im Rahmen der allgemeinen Entwicklungsgeschichte der Gasindustrie näher untersucht werden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

1. Die Periode der örtlichen Gasversorgung.

a) Die Zeit der Vorherrschaft der privaten Unternehmung.

Die erste Periode beginnt in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts. Sie kennzeichnet sich in ihrem ersten Teil als eine Zeit ziemlich unsicheren, unselbständigen Auftretens der neuen Produktion, die teils von ausländischen Unternehmungen, im übrigen vorwiegend durch privates Kapital getragen war und in ausgesprochener Weise als Hauptzweck die Beleuchtung der Städte durch Gas verfolgte.

Die Gasindustrie wurde in Deutschland durch englische Gesellschaften eingeführt. Denn während man in England längst fabrikmäßig Gas produzierte und ganze Städte mit Gas beleuchtete, gab man sich in Deutschland bei der verhältnismäßig geringen industriellen Entfaltung der Volkswirtschaft nur mit schüchternen Versuchen im kleinen ab. Hannover war die erste Stadt, die ihre Straßen mit Gas beleuchtete; die Anstalt wurde 1825 durch die Imperial Continental Gas-Assoziation erbaut und schon im nächsten Jahre eröffnet. Zu derselben Zeit schloß das Preußische Ministerium des Innern und der Polizei ohne Hinzuziehung der städtischen Behörden mit der englischen Gesellschaft einen Vertrag ab, worin dieser die gesamte Beleuchtung Berlins auf die Dauer von 21 Jahren übertragen wurde. Während der Dauer dieses Vertrags besaß die Gesellschaft die ausschließliche Befugnis, Privatpersonen oder öffentliche Gebäude gegen billige Bedingungen — ein Preis war nicht genannt — mit Leuchtgas zu versorgen. Die Eröffnung des Werkes erfolgte schon im September 1826. Auch in Dresden und Leipzig versuchte die I.C.G.A. Fuß zu fassen; sie fand aber hier entschiedenen Widerstand seitens des deutschen Gaspioniers Blochmann, unter dessen Leitung 1828 die erste deutsche Gasanstalt in Dresden zustande kam. Noch im gleichen Jahre wurde in Frankfurt a. M. durch deutsche Unternehmer eine Ölgasanstalt eröffnet. Nach dem Dresdener Vorbild ließ auch Leipzig durch Blochmann eine Gasanstalt erbauen, die 1838 eröffnet wurde. Dresden und Leipzig sind die beiden ältesten kommunalen Anstalten, die von Anfang an von der Stadt betrieben wurden. Die I.C.G.A. war unterdessen nicht untätig geblieben; 1838 eröffnete sie in Aachen, 1841 in Köln und 1845 in Frankfurt a. M. hier in Konkurrenz mit dem bereits bestehenden deutschen Werk Gasanstalten. Neben ihr waren noch zahlreiche andere ausländische Unternehmer in den größeren deutschen Städten tätig[1]. Bis heute sind alle diese ausländischen Werke in deutschen Besitz übergegangen. Allerdings ist z. B. die große englische Gasgesellschaft bis in das 20. Jahrhundert hinein in Berlin für die private Gasversorgung einzelner Stadtteile, außerdem auch noch in Hannover und Aachen tätig gewesen.

---

[1] Siehe dazu: H. Lindemann, Arbeiterpolitik und Wirtschaftspflege in der deutschen Stadtverwaltung. 2. Bd.: Wirtschaftspflege. Stuttgart 1904. S. 8.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Bis zu Anfang der 50er Jahre schritt die Entwicklung der Gasindustrie in Deutschland nur verhältnismäßig langsam vorwärts. Die Erklärung hierfür geben die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse. Die Juli-Revolution, die Gründung des Zollvereins, der dänische Krieg, die französische Februar-Revolution und die deutsche März-Revolution, die Tagung des Frankfurter Parlaments hielten die Gemüter in steter Aufregung. Zu den politischen Ereignissen gesellten sich noch wirtschaftliche Schwierigkeiten, die vor allem in dem wenig ausgebildeten Verkehrswesen und in der dadurch bewirkten schwierigen Beschaffung von Steinkohlen lagen. Bei diesen Voraussetzungen ist es verständlich, daß einem so jungen Wirtschaftszweig, wie der Gasindustrie, von deren Wert und Existenzfähigkeit noch sehr wenig bekannt war, kein allzu großes Interesse entgegengebracht wurde. Erst gegen Mitte der 50er Jahre trat mit der allmählichen Konsolidierung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse ein Umschwung ein.

Eine Anzahl tüchtiger Gasfachmänner, besonders aus der Blochmannschen Schule, suchte den ausländischen Unternehmungen die Spitze zu bieten und die Versorgung der deutschen Städte mit Gas der heimischen Industrie zu gewinnen. Zahlreiche Gesellschaften wurden gegründet, die den Bau und Betrieb von Gasanstalten in Deutschland energisch in die Hand nahmen. Im Jahre 1855 wurde die Deutsche Continental-Gasgesellschaft in Dessau ins Leben gerufen, die zahlreiche Werke errichtete, erwarb und betrieb. Zu derselben Zeit entstand auch die Magdeburger Gasgesellschaft, die Gesellschaft für Gasindustrie in Augsburg und Anfang der 60er Jahre die Neue Gasaktiengesellschaft in Berlin, sowie die Thüringische Gasgesellschaft in Gotha. Die Zahl der Gaswerke vergrößerte sich unter diesen Umständen rasch. Während bis zum Jahre 1850 nur die größeren Städte Gasbeleuchtung hatten, erlangte das Gas nun auch in den mittleren und kleineren Städten Verbreitung, trotzdem zu jener Zeit auch die Beleuchtung mit Petroleum auftrat. Von 1826—1849 entstanden 35, von 1850 bis 1859: 176 und von 1860—1869: 340 Gasanstalten. Zu Anfang der 60er Jahre besaßen nur noch zahlreiche Städte unter 20000 Einwohnern keine Gaswerke, alle übrigen waren bereits mit Gas versorgt[2].

Typisch für das erste halbe Jahrhundert der deutschen Gaswirtschaft ist das Vorherrschen des privaten Kapitals. Nach der Statistik der Gasanstalten Deutschlands wurden noch zu Anfang der 60er Jahre von 266 Anstalten nur 66 oder rund 25% in eigener Verwaltung der Städte betrieben. Für eine gemeinwirtschaftliche Organisation der Gasindustrie bestand in einer Zeit, in der die industrielle Entwicklung namentlich in den kleineren Städten noch wenig fortgeschritten und die Versorgung mit Gas auch im Haushaltsbedarf noch keine unbedingte Notwendigkeit war, vielfach kein unmittelbar zwingendes Bedürfnis. Das Überwiegen der manchesterlichen Wirtschaftsauffassung über die Vorzüge der Überlassung wirtschaftlicher

[2] Vgl. Geitmann, Die wirtschaftliche Bedeutung der deutschen Gaswerke. München und Berlin 1910. S. 9.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Unternehmungen an die Privatindustrie und die damit zusammenhängende Auffassung der Gemeindeverwaltungen, sich von solchen Aufgaben möglichst fernzuhalten, bildeten Jahrzehnte hindurch die Ursache für die Zurückhaltung der Gemeinden von wirtschaftlicher Betätigung. Noch 1844 ging z. B. Berlin höchst ungern an den Bau einer städtischen Gasanstalt; es entschloß sich erst nach langen Verhandlungen dazu, als sich die englische Gesellschaft hartnäckig weigerte, die Gasbeleuchtung auch auf solche Straßenzüge auszudehnen, die keine hohen Erträge versprachen. Maßgebend für den Entschluß Berlins, wie der Städte überhaupt, kommunale Gaswerke zu errichten, waren in diesen ersten Jahrzehnten der Gaswirtschaft fast ausschließlich polizeiliche Gesichtspunkte. Eine zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ausreichende Beleuchtung aller Stadtteile erschien vielfach am besten gewährleistet, wenn die Gasanstalten in kommunaler Regie betrieben wurden.

b) Die Zeit der Vorherrschaft der kommunalen Unternehmung.

Mit der allmählichen Überwindung der liberalen Wirtschaftsauffassung und mit den allgemeinen volkswirtschaftlichen Strukturwandlungen trat auch in den Anschauungen über die Aufgaben der kommunalen Wirtschaftspolitik ein Wandel ein. Die seit Ende des letzten Jahrhunderts ständig zunehmende innere Verflechtung der Wirtschaft, die das Gedeihen der Volksgesamtheit immer mehr von der Betriebsführung einzelner Wirtschaftsgruppen abhängig machte, drängte im Verein mit der stärker zutage tretenden Gegensätzlichkeit zwischen den verschiedenen Gruppen der Wirtschaft immer mehr nach einer ausgleichenden Hand. Die Probleme, die die Stadtbildung auf hygienischem, sozialem und wirtschaftlichem Gebiet stellte, wuchsen über die Kräfte des einzelnen hinaus und konnten nur von der in den örtlichen Selbstverwaltungskörpern zusammengeschlossenen Gesamtheit bewältigt werden. So konnten sich die Gemeinden nicht mehr darauf beschränken, unter polizeilichen Gesichtspunkten die äußeren Vorbedingungen für eine gedeihliche wirtschaftliche Arbeit ihrer Bürger durch Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit, Straßenbau und dergleichen zu schaffen, sondern sie mußten darüber hinaus zu unmittelbarer aktiver Wirtschaftspolitik schreiten. Es wurde ihre besondere soziale Aufgabe, durch eigene Betätigung da, wo die Privatwirtschaft versagte oder ihrem Wesen nach Schwierigkeiten sich ergeben mußten, die Voraussetzung dafür zu schaffen, daß möglichst die Gesamtheit der Gemeindeangehörigen in immer weiterem Maße an den Fortschritten der Kultur und der Zivilisation teilzunehmen vermochte. Die Kommunen wandten daher ihre Aufmerksamkeit neben der gesundheitlichen Wohlfahrt vor allem auch der Sicherstellung der wichtigsten Lebensbedürfnisse ihrer Einwohner und der in ihrem Gebiet angesiedelten Industrie zu. Die ausreichende und preiswürdige Versorgung insbesondere mit Gas, Elektrizität und Wasser, die im Verlauf der volks-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wirtschaftlichen Entwicklung immer mehr die Grundlage der Lebensmöglichkeit der städtischen Bevölkerung und die ausgesprochene Vorbedingung aller industriellen Entwicklung bildete, wurde so eine der wichtigsten Aufgaben der kommunalen Betätigung. Der monopolartige Charakter, den die Betriebe der Leitungswirtschaft auf Grund der technischen Gegebenheiten haben und der die preisregulierende Wirkung der freien Konkurrenz weithin ausschließt, machte ein Eingreifen der Gemeinden als der öffentlichrechtlichen Organisation der örtlichen Gemeinschaft gerade auf diesem Gebiet besonders notwendig.

Außer den in erster Linie stehenden allgemeinen wirtschafts- und sozialpolitischen Erwägungen waren für die Überführung der Gaswirtschaft in gemeindliche Unternehmungen aber noch andere Überlegungen maßgebend. Der große Anteil des öffentlichen Bedarfs wies auf Eigenerzeugung hin. Die starke Inanspruchnahme des Straßenkörpers durch die Betriebe der Leitungswirtschaft insgesamt erforderte schon im Interesse eines gesicherten Verkehrs einheitliche Regelung, die sich am besten durchführen ließ, wenn sich die Betriebe im Besitz der Gemeinde befanden. Immer stärker hatte sich im Laufe der Entwicklung in den Stadtverwaltungen die Überzeugung durchgesetzt, daß eine gute und gleichmäßige Versorgung der Bevölkerung mit den mehr und mehr als unentbehrlich empfundenen Leistungen der Gaswirtschaft eine gemeinwirtschaftliche Organisation erfordere.

Der grundsätzliche Umschwung vom privaten zum kommunalen Betrieb bahnte sich in der Gaswirtschaft etwa seit den 60er Jahren an. Den äußeren Anlaß dazu bildeten vornehmlich zwei Ereignisse: die Konkurrenz des Petroleums und der Ablauf sehr vieler Gasverträge[3]. Das Petroleum kam damals in solchen Massen und zu solchen Preisen nach Deutschland, daß es nicht nur die heimische Mineralölindustrie zum großen Teil lahmlegte, sondern auch eine Agitation für die Herabsetzung der Gaspreise hervorrief, die um so bedeutsamer sich auswirkte, als in einer größeren Anzahl von Städten infolge des Ablaufs der den Privatgesellschaften gewährten Konzessionen neue Verträge zur Verhandlung standen. Die alten Verträge hatten sich vielfach als ungenügend zum Schutze der Interessen der vertragschließenden Gemeinden wie der privaten Konsumenten erwiesen. Der Widerstreit zwischen dem Nutzen der privaten Gasgesellschaften und dem öffentlichen Wohl wurde im Laufe der Zeit immer stärker empfunden. Nur wenige Gesellschaften fanden sich bereit, zeitgemäße Konzessionen, vor allem in bezug auf höhere Leuchtkraft, Herabsetzung der Preise, Erweiterung des Leitungsnetzes und andere Punkte zu machen. Überall da, wo die Erneuerung von Gasverträgen auf der Tagesordnung war, stand daher die Frage der Übernahme in eigene Regie im Vordergrund des Interesses. Die Städte wollten sich unbedingt von den Beschränkungen, die die Gasverträge ihnen auferlegten, befreien und sahen keine bessere Möglichkeit dazu als die Kom-

---

[3] Vgl. Lindemann, a. a. O., S. 22.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

munalisierung der privaten Gasanstalten. So wurde das kommunale Gaswerk die vorherrschende Unternehmungsform[4].

Die Munizipalisierung der privaten Anstalten vollzog sich auf verschiedene Art. Gewöhnlich wurden sie nach Ablauf der Konzessionsverträge den Privatunternehmern von den Städten abgekauft und in städtische Regie genommen, soweit sie nicht unentgeltlich in den Besitz der Gemeinde gelangten. In den Fällen, in denen die Städte an der Errichtung von Gasanstalten sich mit Kapital beteiligt hatten, wurde häufig in den Gründungsverträgen vorgesehen, daß die in Privatbesitz befindlichen Anteile allmählich aus den Erträgen des Gaswerks abzulösen seien. Des öfteren erfolgte die Munizipalisierung auch stufenweise. Die Anstalt wurde nach Ablauf des Vertrags der privaten Gesellschaft zunächst in städtisches Eigentum gebracht, der Betrieb dagegen einem privaten Unternehmer verpachtet. Nachdem diese Verpachtung dann mehr oder weniger lange Zeit gedauert hatte, wurde schließlich der Betrieb gleichfalls von der Stadt übernommen.

Im Jahre 1885 befand sich schon über die Hälfte der Gasanstalten im Besitz der Städte (338 von insgesamt 667). Für 1899 werden die öffentlichen Zwecken dienenden Unternehmungen auf 869 angegeben, darunter mehr als 470 gemeindliche Werke, für 1912 auf 1700, darunter 1139, also über zwei Drittel gemeindliche Anstalten. Wie die Entwicklung vom privaten zum öffentlichen Betrieb im einzelnen bis zum Kriegsausbruch vor sich ging, zeigt folgende Zusammenstellung[5]:

---

[4] Die Übernahme privater Gaswerke sowie die Errichtung eigener Anstalten war den Gemeinden durch die der deutschen Selbstverwaltung eigentümliche Universalität der Zuständigkeit rechtlich möglich. Ihre wirtschaftlichen Entschlüsse kann die deutsche Gemeinde auf Grund ihrer Eigenverantwortung mit Recht frei fassen. Den starken Führerpersönlichkeiten in der Gemeindeverwaltung bot sich so Gelegenheit, ihren Einfluß und ihre Tatkraft in weitem Maße praktisch zur Geltung zu bringen. Ihnen verdanken die Gemeinden daher gerade auf wirtschaftlichem Gebiete auch außerordentlich viel. Generelle rechtliche Monopole der Gemeinden in dem Sinne, daß das Gesetz ihnen unmittelbar die Einrichtung und den Betrieb einzelner Arten von Unternehmungen vorbehält und die Privaten davon ausschließt, bestanden nicht, bestehen auch heute nicht. Der Umstand, daß die Gemeinden im allgemeinen Wegeeigentümer sind, gibt ihnen jedoch das ausschließliche Verfügungsrecht über die öffentlichen Wege, so daß ohne ihre Zustimmung privaten Unternehmungen die Verlegung von Rohrleitungen nicht möglich ist. Die Gemeinden besitzen so, wenn auch kein rechtliches, so doch ein tatsächliches Monopol für den Betrieb der Gasanstalten.

[5] Siehe Schnabel-Kühn, Die Steinkohlengasindustrie in Deutschland in ihrer Bedeutung für die Volkswirtschaft und das moderne Städteleben. München und Berlin 1910. S. 48. — Die Zahlen für 1912 nach Greineder, Die Wirtschaft der deutschen Gaswerke. München und Berlin 1914. S. 23.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die deutschen Gaswerke im öffentlichen und privaten Besitz.

Jahr	Gesamtzahl	davon sind			
		städtisch	in %	privat	in %
Anfang der 60 er Jahre	266	66	24,8	200	75,2
1877	481	220	45,7	261	54,3
1883	610	290	47,5	320	52,5
1885	668 (667) [6]	338	50,6	329	49,4
1896	724 (701) [6]	408	58,2	293	41,8
1899	869 (839) [6]	469	55,9	370	44,1
1908	1 647	1 098	66,7	549	33,3
1912	1 700	1 139	67,0	561	33,0

Unter den gemeindlichen Gasanstalten waren die Großbetriebe schon sehr früh viel stärker vertreten als unter den privaten. Bereits 1885 übertrafen bei den vorstehend genannten, öffentlichen Zwecken dienenden Werken, die die Bevölkerung mit Gas versorgten, die Produktion und das Anlagekapital der gemeindlichen Gasanstalten die Privatanstalten um mehr als das Doppelte. Später ist die private Gasanstaltsunternehmung durch die gemeindliche noch mehr zurückgedrängt worden. Kurz vor dem Kriege waren die städtischen Gaswerke mit etwa 82 % an der gesamten Gasproduktion beteiligt, während ihr Anteil an der Gesamtzahl der Werke nur 67 % betrug. Über die Beteiligung der städtischen und privaten Gaswerke an der Gasversorgung Deutschlands im Jahre 1912/13 unterrichtet nachstehende Tabelle [7]:

Beteiligung der städtischen und privaten Gaswerke an der Gasversorgung Deutschlands 1912/13.

Gaswerke mit einer Gaserzeugung von	Prozentualer Anteil der städtischen und privaten Gaswerke bezüglich der					
	Anzahl der deutschen Gaswerke		Einwohnerzahl der deutschen Gaswerke		Gaserzeugung der deutschen Gaswerke	
Mill. cbm	städtisch %	privat %	städtisch %	privat %	städtisch %	privat %
über 10 . . .	80,5	19,5	82,0	18,0	83,2	16,8
5—10	94,3	5,7	96,3	3,7	95,4	4,6
2—5.	90,0	20,0	76,9	23,1	80,4	19,6
1—2	82,4	17,6	84,4	15,6	83,7	16,3
unter 1 . . .	(63,1)	(36,9)	75,3	24,7	64,2	35,8
insgesamt	(67,0)	(33,0)	81,2	18,8	81,7	18,3
rund	67 %		81 %		82 %	

[6] Von einem Gaswerk bzw. 23 bzw. 30 Gaswerken fehlen die näheren Angaben.

[7] Siehe Greineder, a. a. O., S. 22.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

In der Periode seit 1885 hat sich der Charakter der Gaswirtschaft nicht nur hinsichtlich der Eigentumsverhältnisse grundlegend geändert. Auch hinsichtlich des Gasabsatzes, der technischen Gestaltung der Werke u. a. sind tiefgreifende Wandlungen festzustellen. Waren die Gaswerke zunächst fast ausschließlich Lichtzentralen gewesen, so wurden sie nun in zunehmendem Maße Wärmelieferungsanstalten. Diese Entwicklung wurde durch das Aufkommen der Elektrizität, die bald eine bevorzugte Lichtquelle darstellte, sehr beschleunigt. Die Erfindung des Gasglühlichts durch Auer und die Einführung der Gasfernzündung hatten zwar die Konkurrenz des elektrischen Lichts viele Jahre hindurch hintangehalten, auf die Dauer erwies sich jedoch die elektrische Beleuchtung als starker und teilweise überlegener Konkurrent. Die Verdrängung des Gases aus einem Teil seiner bisherigen Gebiete ging zunächst von den großen Städten aus, während es sich zugleich in den kleineren Orten noch weiter verbreitete; sie griff schließlich aber auch auf die weniger volkreichen Plätze über. Was die Gasindustrie aber auf der einen Seite als Lichtspenderin verlor, gewann sie als Wärmelieferantin mehrfach auf der anderen. Gerade der Wettbewerb mit der Elektrizität hat sie zu immer höheren Leistungen angespornt. Über die Entwicklung der Gaserzeugung der deutschen Gaswerke bis zum Kriege unterrichtet die folgende Zusammenstellung[8], deren Angaben allerdings nur Näherungswerte und teilweise nur Schätzungen darstellen:

Gaserzeugung der deutschen Gaswerke.

Jahr	Erzeugte Gasmengen in Mill. cbm
1859	44,5
1862	68,5
1868	152,0
1877	324,8
1885	479,0
1896	733,5
1900	ca. 1200,0
1909	ca. 2500,0
1912	ca. 2700,0

Aus der Zusammenstellung ergibt sich, daß die Gaserzeugung sich in Deutschland von den 50er Jahren ab bis in die Mitte der 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts gut und sehr gleichmäßig entwickelte. Von da ab stieg die Gasproduktion ununterbrochen steil an. Das Bestreben, dem Gas nach Umfang und Art der Verwendung weiteste Gebiete, insbesondere der Wärmewirtschaft zu erschließen, führte in immer größerem Umfange zu einer durchgreifenden Rationalisierung der Bewirtschaftung, die sich technisch in der Modernisierung der Gaserzeugungsanlagen und einer wissenschaftlichen Betriebsbeaufsichtigung, in kaufmännischer Geschäftsvereinfachung, in ver-

[8] Vgl. Morgenroth, Art. „Gasindustrie" im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. Aufl. Jena 1927. S. 577.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schieden gearteter Gewinnung neuer Abnehmer, im Zusammenschluß der Gaswerke zu Ein- und Verkaufszwecken und anderem äußerte. In der Gewinnung und Verwertung der zahlreichen Nebenprodukte der Gasindustrie, wie Koks, Teer, Ammoniak usw., wurden große Fortschritte erzielt. Die Gaswerke wurden so aus Anstalten der bloßen Kohleverbrennung mehr und mehr zu Veredelungsstätten der Kohle mit weitgehender Ausnutzung aller Nebenprodukte.

2. Die Periode der überörtlichen Gasversorgung.

Die zweite Hauptperiode der deutschen Gaswirtschaft ist charakterisiert durch die überragende Bedeutung, die in ihr das Problem der Fernversorgung erhält. Verschiebungen in den Standorten der Gasproduktion und Wandlungen nicht nur im Verhältnis von öffentlicher und privater Wirtschaft, sondern auch in der Struktur der öffentlichen Wirtschaft selbst bahnen sich an. Der Beginn dieser Entwicklung reicht bis in den Anfang des Jahrhunderts zurück. Bis dahin war die deutsche Gasversorgung örtlich begrenzt geblieben. Die Erfolge, die man in Amerika mit Gasfernleitungen erzielt hatte, ließen jedoch auch in Deutschland den Gedanken der Weiterleitung von Steinkohlengas aufkommen. Er fand seine Verwirklichung in doppelter Weise: einmal in der Form der sogenannten Gruppengasversorgung, d. h. der Versorgung einer größeren Anzahl von Gemeinden durch ein zentral gelegenes Gaswerk, zum anderen in der Form der Zechengasversorgung, d. h. der Versorgung einer oder mehrerer Städte durch Zechenkokereien, die Gas als Nebenprodukt bei der Bereitung des Kokses gewannen.

Die Gruppengasversorgung entstand in erster Linie aus dem Bestreben der Gasanstalten nach besserer Ausnützung der Produktionsanlagen und nach technischer Rationalisierung. Der Konkurrenzkampf mit anderen Energiearten, insbesondere der Elektrizität, drängte manche unwirtschaftlich arbeitenden Werke namentlich kleiner Städte aus der Produktion. Die Konzentration der Gaserzeugung in Großgaswerken ermöglichte eine Verbilligung des Gases. Der Weg der interkommunalen Gasversorgung wurde daher immer häufiger beschritten. 1903 nahmen die Gaswerke in Lübeck und Heidelberg die Gruppenversorgung auf. Ihr Hauptverbreitungsgebiet fand sie in der Vorkriegszeit in Mitteldeutschland. In beschränktem Umfange war sie auch in anderen Gebieten des Reichs verbreitet. So dehnten z. B. die sächsischen Großstädte Dresden, Leipzig und Chemnitz ihr Versorgungsgebiet immer weiter aus; im Norden schufen sich Berlin, Hamburg und Lübeck, im Süden Stuttgart, Offenbach und Heidelberg vor allem große zusammenhängende Absatzgebiete.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Neben der Gruppengasversorgung hat sich die Gasfernversorgung durch Kokereien in den Gebieten des Kohlenbergbaus und der Hüttenwerke entwickelt. Besonders die Zechen des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers bemühten sich, durch eine vorteilhafte Verwertung des bei der Verkokung als Nebenprodukt anfallenden Überschußgases die Rentabilität ihrer Werke zu steigern.

Die stärksten Befürworter der Kokereigasversorgung waren Hugo Stinnes und August Thyssen. Ausgehend von weiter zurückliegenden Versuchen wurde im Jahre 1905 der Anfang der Kokereigasversorgung durch Belieferung der Stadt Essen gemacht. Im Jahre 1907 folgte Mülheim a. d. R. durch Gasbezug von der 13 km entfernt gelegenen Thyssenschen Zeche „Deutscher Kaiser" in Hamborn. Die städtischen Gaswerke blieben zunächst noch bestehen. Das Kokereigas wurde dem im Gaswerk erzeugten Gas beigemengt. Durch technische Verbesserungen der Kokereianlagen gelang es, ein Gas herzustellen, das dem in Gasanstalten erzeugten Gas in bezug auf Beschaffenheit ziemlich gleichkam. Immer mehr Gemeinden des rheinisch-westfälischen Industriegebiets gingen zum Kokereigasbezug über, insbesondere als 1910 auch das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk die Ferngasversorgung von seinen Zechen aus aufnahm. Die Entwicklung der Kokereigaserzeugung bis zum Kriege geht aus folgender Zusammenstellung hervor:

Entwicklung der Kokereigaserzeugung.

Jahr	Mill. cbm	Jahr	Mill. cbm
1903	rund 1,4	1909	rund 25
1904	„ 1,7	1910	„ 44
1905	„ 1,8	1911	„ 86
1906	„ 2,1	1912	„ 120
1907	„ 3,6	1013	„ 138
1908	„ 12,8	1914	„ 150

Die Bestrebungen, die kommunalen Gasanstalten zu verdrängen und ihre Versorgungsgebiete durch Kokereien zu beliefern, kamen infolge des Kriegsausbruchs zum Stillstand. In den ersten Jahren nach Kriegsende war für die Bemühungen des privaten Kapitals, die öffentlichen Gaswerke zu beseitigen, ebenfalls kein Raum. Erst nach der Stabilisierung der wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse setzten die Bestrebungen der Kokereien auf Vergrößerung ihres Gasabsatzgebiets wieder in starkem Maße ein. Zunächst gingen die Zechen einzeln vor. Ein nennenswerter Erfolg war ihnen jedoch nicht beschieden. Aus diesem Grunde schlossen sich die meisten gasliefernden Zechen auf Beschluß des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats im November 1926 zu der „A.-G. für Kohleverwertung, Sitz Essen", zusammen, die seit 1928 den Namen „Ruhrgas A.-G." führt. Die Beteiligungsverhältnisse in ihr laufen parallel denen beim Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat. Der durch sie bewirkte Absatz gelangt über das Syndikat auf die Beteiligten zur Auswirkung. Nicht alle

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zechen sind indessen in der „Ruhrgas A.-G." vertreten. Die wichtige Thyssengruppe z. B. ist nicht Mitglied. Sie hat sich aber mit der „Ruhrgas A.-G." über die Absatzgebiete verständigt. Dagegen konnte die „Ruhrgas A.-G." das 280 km lange Leitungsnetz des R.W.E. mit 100 km Radius erwerben. Die gesamten Gaslieferungsverträge des R.W.E. mit den Zechen gingen auf die „Ruhrgas A.-G." über.

Der Plan der „A.-G. für Kohleverwertung" ging anfänglich dahin, das gesamte deutsche Reichsgebiet vom Ruhrgebiet aus mit Gas zu versorgen. Obgleich dieser Plan mit großer Stoßkraft in die Öffentlichkeit hineingetragen wurde, scheiterte er an dem Widerstand der öffentlichen Meinung, den Gegenmaßnahmen der anderen deutschen Kohlenreviere und der im Grunde nicht ausreichenden wirtschaftlichen Durcharbeitung. In der Folge hat die „A.-G. für Kohleverwertung" ihre Zielsetzung geändert. Nach einer im Juni 1927 erschienenen Denkschrift[9] wurde als ihr Ziel bezeichnet, die Fernversorgung mit Gas in der für jeden einzelnen Fall zweckmäßigsten Form allmählich von sämtlichen Steinkohlenrevieren aus durchzuführen. Die Möglichkeit, den Braunkohlenbergbau an diese Gasversorgung anzugliedern, wird dabei noch nicht abschließend geklärt.

Maßgebend für das Bestreben des Bergbaus, sich in großem Umfange an der Gasversorgung zu beteiligen, ist der seit der Nachkriegszeit ständig an Boden gewinnende Gedanke, daß der Bergbau unmöglich die Weiterverarbeitung seiner Rohstoffe und die Gewinnung aus dieser Verarbeitung an andere Werke abgeben könne. Die Ferngasversorgung von den Zechen aus ist daher einzugliedern in den vielgestaltigen Problemkreis der Kohleverwertung, zu dem unter anderem die Kohlehydrierung und Ammoniaksynthese, die in der Durchführung begriffene Stickstoffgewinnung nach dem Mont Cenis-Verfahren, die Verschmelzung und Brikettierung von Feinkohle zu rechnen sind.

Nach den Erklärungen der „Ruhrgas A.-G." soll die Ferngasversorgung den volkswirtschaftlich notwendigen Ausgleich zwischen dem Überfluß an Gas in den Kohlerevieren und dem Gasbedarf in den anderen Gebietsteilen Deutschlands, namentlich den industriell entwickelten, schaffen. In der bereits erwähnten Denkschrift wird ausgeführt, die Gasanstalten befänden sich in einer wirtschaftlichen Koksgasschere. Bei einer Steigerung der Gasproduktion wären sie nicht mehr in der Lage, Koks abzusetzen. Mit Rücksicht darauf wären sie gar nicht fähig, Gas in ausreichenden Mengen zu liefern. Diese Behauptung kann nach den Angaben der Gasfachmänner einer Prüfung nicht standhalten. Den Gaswerken sei durch die Methode der Koksgas- und Doppelgaserzeugung hinreichend Möglichkeit gegeben, den Koksanfall nach Belieben zu regulieren. Insbesondere könnten beliebige Mengen Koks zur Erzeugung von ölkarburiertem Wassergas verwandt werden, die beim Gebrauch deutscher Teeröle durchaus rentabel sei und keine höheren Kosten verursache als die bisher in der Regel angewandte Entgasung. Es

[9] „Deutsche Großgasversorgung". Denkschrift der „A.-G. für Kohleverwertung". Essen 1927.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ist festzustellen, daß bisher kein einziges deutsches Gaswerk seine Gaserzeugung nach dem Koksabsatz geregelt hat. Das den Gaskoksabsatz ausgleichende Gaskokssyndikat hat bisher sämtliche ihm zur Verfügung gestellten Koksmengen restlos abgesetzt.

Als einer der wichtigsten Gründe, der für die Durchführung der Gasfernversorgung von den Kohlegewinnungsstätten aus spricht, wird von der „Ruhrgas A.-G." die Lösung des Sortenproblems angeführt. Es beruht nach der Darstellung der „Ruhrgas A.-G." darauf, daß die bei der Gewinnung und Aufbereitung der Kohle sich ergebende Feinkohle zu guten Preisen nicht abgesetzt werden kann. Diesem übelstande soll dadurch begegnet werden, daß das bisher in den Kokereien zur Unterfeuerung verwandte, bei der Verkokung selbst anfallende Starkgas zum Teil durch Schwach- oder Generatorgas ersetzt wird, das vor allem aus minderwertigen und daher schwer absetzbaren Kohlensorten und aus Koks gewonnen wird. Starkgas wird dadurch zum Verkauf frei. Um sich ganz den Marktverhältnissen anpassen zu können, wurde ein neuer Kokereiofentyp, der „Verbundofen", eingeführt, der wechselweise mit dem selbst erzeugten Starkgas oder mit Gas aus Generatoren beheizt werden kann. Nun sind in den letzten Jahren Verbundofenanlagen wohl in großem Umfange und mit großen Kapitalinvestierungen gebaut worden, Generatorenanlagen für Schwachgas jedoch so gut wie gar nicht, weil hierfür weitere große Kapitalinvestierungen nötig geworden wären. Außerdem hat sich in der Zwischenzeit gezeigt, daß es immer mehr Verwendungsgebiete für gasarme Kohle gibt, wie Kohlestaubfeuerung usw. Im Bau von neuen Kokereiöfen selbst ist auch bereits eine rückläufige Bewegung eingetreten. Ein Sortenproblem existiert, wie auch von der „Ruhrgas A.-G." neuerdings zugegeben wird, heute kaum noch. Es werden deshalb auch die großen Gasmengen, die durch Beheizung der Kokereiverbundöfen mit Generatorgas freiwerden sollten, voraussichtlich nicht in dem erwarteten Umfange freiwerden[10].

Die Absichten der „Ruhrgas A.-G." zielten letztlich auf eine grundlegende Standortsverschiebung der gesamten deutschen Gaswirtschaft hin. Das bisher größtenteils geltende Prinzip einer dezentralisierten Gasproduktion mittels bezogener Rohstoffe soll zugunsten einer zentralen Herstellung am Gewinnungsort der Produktionsgrundlage Kohle weitgehend aufgegeben werden. Damit würden sich in großem Umfange Tendenzen fortsetzen, die bisher in der deutschen Gaswirtschaft nur da verwirklicht waren, wo, wie im Ruhrgebiet, die Nähe der Kohlenlager ihrer Durchführung besonders günstig war. An die Stelle der bisher überwiegend konsumorientierten, dezentralisierten Gaswirtschaft würde eine rohstofforientierte, zentral aufgebaute Gasindustrie treten.

Die Pläne der „Ruhrgas A.-G." haben in der Öffentlichkeit einen außerordentlich starken Widerhall gefunden. Die Frage „Öffentliche oder private

[10] Siehe dazu Nübling, „Die Gruppengasversorgung" in „Das Gas in der deutschen Wirtschaft". Herausgegeben von Vollbrecht und Sternberg-Raasch. Berlin 1929. S. 258.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gasversorgung" wurde einige Zeit mit der gleichen Lebhaftigkeit erörtert wie in der Mitte des letzten Jahrhunderts, als es sich darum handelte, die privaten Gasanstalten in kommunalen Besitz zu bringen. Die Befürworter der öffentlichen Unternehmung in der Gaswirtschaft vertreten heute wie damals in erster Linie den grundsätzlichen Gedanken, daß das Monopol am Markt eines lebenswichtigen Gutes in privater Hand aus sozial- und wirtschaftspolitischen Erwägungen unzweckmäßig sei. Sie weisen insbesondere darauf hin, daß, wie schon Fuchs[11] nachgewiesen hat, der Vertrag noch nicht gefunden sei, der einen vollständigen Schutz vor künftiger Ausbeutung des Gaslieferungsmonopols gewährt, namentlich wenn — was gerade gegenwärtig nicht ausgeschlossen erscheint — innerhalb der Konzessionsperiode große technische Fortschritte gemacht werden. Durch das Ruhrgasprojekt entstehe aber nicht nur die Gefahr einer Monopolisierung der Gaswirtschaft, sondern der Wärmewirtschaft überhaupt, da der Bergbau auch eine überragende Stellung am Markt aller bei der Gaserzeugung anfallenden Nebenprodukte, insbesondere des Kokses erhalte. Der „Deutsche Verein von Gas- und Wasserfachmännern" hat in einer im Jahre 1927 erschienenen Denkschrift die Bedenken[12], die gegen eine Gasversorgung von den Kohlegewinnungsstätten aus sprechen, zusammengefaßt. Außer den bereits erwähnten macht er vor allem noch folgende Gesichtspunkte geltend. Die Gestehungskosten des Gases seien bei neuzeitlich eingerichteten Gaswerken im allgemeinen nicht höher als die Bezugspreise für Kokereigas, dessen Qualität außerdem noch nicht einwandfrei sichergestellt sei. Die Sicherheit in der Belieferung sei auch bei ausgiebigen Reserveanlagen um so mehr in Frage gestellt, je weiter die belieferte Stadt von den Zechenkokereien entfernt liege. Allgemein bedeute eine weitere Anhäufung von lebenswichtigen Produktionszweigen an der Peripherie des Reiches eine bleibende Gefährdung sowohl vom innen- wie vom außenpolitischen Gesichtspunkt aus. Auf Grund dieser Überlegungen kommt der Verein zu dem Schluß: „Gegen die zentrale Gasversorgung vom Ruhrgebiet aus bei gleichzeitiger völliger Stillegung vorhandener Gaswerke bestehen die schwersten Bedenken, weil die nötige Sicherheit der Belieferung nicht geboten werden kann und die Gefahr einer Monopolisierung der Wärmewirtschaft entsteht. Diese Bedenken sind noch höher einzuschätzen als Vorteile in der Gaspreisgestaltung, die zudem nicht zu erwarten sind. Anzustreben ist Gruppengasversorgung. Sie

---

[11] Vgl. Fuchs, Art. „Gemeindebetriebe" im „Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften". 2. Bd. Jena 1922. S. 249.

[12] „Gasfernversorgung von den Kohlegewinnungsstätten aus". Denkschrift des „Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern e. V.". 1927. — Ferner Elsas, „Das Problem der Ferngasversorgung" in „Deutscher Volkswirt" Nr. 23 u. 24 vom 9. u. 16. 3. 1928, und Elsas, „Ferngas". Kommunal- und wirtschaftspolitische Überlegungen. Nr. 27 der Schriftenreihe des Vereins für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik e. V., Berlin-Friedenau 1928.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bietet die nötige Sicherheit und die Gewähr dafür, daß der gesamte wirtschaftliche Nutzen der Allgemeinheit zugute kommt."

Die Auseinandersetzungen über die Gegensätze: Zechengas — Gruppengas haben zu einer gewissen Klärung und zu einem teilweisen Ausgleich der entgegenstehenden Meinungen geführt. Die Entwicklung scheint im allgemeinen in der Richtung zu verlaufen, daß zahlreiche Gemeinden im rheinisch-westfälischen Industriegebiet sowie in der Nähe anderer Kohlenreviere entweder ihren gesamten Gasbedarf oder Zuschußgas zur Ergänzung der kommunalen Erzeugung von den Zechen beziehen, in den übrigen Teilen des Reichs aber die Gasversorgung in zunehmendem Maße durch dezentralisierte Gruppengaswerke unter maßgebender Beteiligung der Kommunen erfolgt. Dabei dürfte später entsprechend dem Vorbild in der Elektrizitätswirtschaft eine Verbindung einzelner Erzeugungsstätten untereinander zwecks Ausgleichs des Spitzenbedarfs hergestellt werden.

Mit dem Vordringen der Großerzeugung in der Gasindustrie und der Bildung von Versorgungsgruppen ist die Gasversorgung über die Stadtgrenzen, die sie ehedem abschloß, vielfach hinausgewachsen. Sie ist zu einer überörtlichen Aufgabe geworden. Diese Tatsache kommt auch in den modernen Unternehmungsformen zum Ausdruck. In zunehmendem Maße entwickelt sich der Typ der interkommunalen Unternehmung, an der die verschiedenen öffentlichen Körperschaften — Gemeinden, Kreise, Provinzen — beteiligt sind. Auch der Staat beobachtet, durch seine bergbaulichen Interessen oder durch industriepolitische Aufgaben angeregt, die Ausgestaltung der Gaswirtschaft mit großem Interesse. Der Gemeinde„betrieb" wird vielfach da durch den Gemeinde„vertrieb" ersetzt, wo die Gemeinden zum Bezug von Gas übergehen, die Verteilung aber selbst durchführen. In der heutigen deutschen Gaswirtschaft sind so überall außerordentlich starke Tendenzen zu neuen organisatorischen Formen festzustellen.

II. Aufbau und Ausbau der Gasversorgung.

1. Umfang und Gliederung der Gasversorgung.

Die Zahl der Gaswerke in Deutschland wird für das Jahr 1912/13 auf etwa 1700 geschätzt. Der Umfang ihrer Gaserzeugung schwankt nach den einzelnen Schätzungen um 2,8 Milliarden cbm. Für das heutige Reichsgebiet wird der Umfang der Gaserzeugung im Jahre 1913 auf etwa 2,5 Milliarden cbm beziffert. Für die Nachkriegszeit liegt eine Reihe von Schätzungen vor, bei denen für das Jahr 1928 als Zahl der Werke mit Steinkohlengaserzeugung 1209 — darunter 80, die Gas nicht selbst erzeugen, sondern Kokereigas (insgesamt über 300 Millionen cbm) beziehen —, als erzeugte Gasmenge rund 3,6 Mil-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

liarden cbm einschließlich des bezogenen Kokereigases angegeben wird[13]. Die Aufteilung dieser Gaserzeugung nach den Eigentumsverhältnissen der Werke ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht:

Anteil der kommunalen, gemischtwirtschaftlichen und privaten Steinkohlengaswerke an der Gesamtzahl der deutschen Gaswerke und an der Gesamterzeugung (einschl. Kokereigasbezug) im Jahre 1930.

	Zahl der Werke		Erzeugung	
	insgesamt	in % der Gesamtzahl	absolut in Mill. cbm	in % der Gesamterzeugung
Kommunale Werke .	948	80,5	3086	83,9
Gemischtwirtschaftliche Werke . . .	91	7,7	444	12,1
Private Werke. . .	139	11,8	146	4,0
insgesamt	1178	100,0	3676	100,0

Danach stammen 83,9% des von den Gaswerken gelieferten Gases aus rein kommunalen Anstalten. Der Anteil der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen, in denen ebenfalls ein starker kommunaler Einfluß vorhanden ist, beträgt 12,1%; 4% der Erzeugung entfallen auf rein private Werke. Die überragende Stellung der Gemeinden in der Gaswirtschaft kommt dadurch klar zum Ausdruck. Die deutsche Gesamtgaserzeugung im Jahre 1930 betrug 3703 Millionen cbm. Der Unterschied zwischen dieser Zahl und der in der Tabelle angegebenen kann nicht untersucht werden, da die Unterlagen hierzu fehlen.

Die privaten Gasanstalten befinden sich ausschließlich in kleineren Städten, die vielfach über die notwendigen Kapitalien zur Errichtung der Werke nicht selbst verfügten. Sie werden zu einem erheblichen Teil von einer Reihe großer Gasgesellschaften betrieben, die vielfach auch gemeinsam mit den Gemeinden gemischtwirtschaftliche Unternehmungen ins Leben gerufen haben. Gelegentlich sind diese Gesellschaften in kleinen Gemeinden auch Pächter des kommunalen Werkes. Die älteste und bedeutsamste der

[13] Da es sich nicht um Ergebnisse einer genauen Produktionsstatistik handelt, sondern zum Teil um Errechnungen, die über den Kohlenbedarf oder über die Koksabgabe angestellt oder auf Grund von Stichproben vorgenommen werden, gehen die Schätzungen im einzelnen gelegentlich auseinander. Die an dieser Stelle und im folgenden verwendeten Angaben sind vom „Deutschen Verein von Gas- und Wasserfachmännern" errechnet worden. — S. dazu auch „Die deutsche Kohlenwirtschaft", Verhandlungen und Berichte des 3. Unterausschusses des Ausschusses zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft. Berlin 1929. S. 38.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gasgesellschaften ist die „Deutsche Continental-Gasgesellschaft", Sitz Dessau, die zur Zeit mit einem Aktienkapital von 75 Millionen RM arbeitet. Die Gesamtgasabgabe in den zu ihrem Geschäftsbereich gehörigen Unternehmungen (privaten und gemischtwirtschaftlichen) betrug im Jahre 1929 über 322 Millionen cbm. Neben der Dessauer Gesellschaft ist die „Thüringer Gasgesellschaft", die mit einem Aktienkapital von rund 30 Millionen RM arbeitet und 1929 etwa 155 Millionen cbm Gas abgab, von besonderer Bedeutung und durch Übernahme eines Aktienpaketes durch eine dem preußischen Staat nahestehende Gesellschaft in eine interessante Entwicklungslinie gebracht. Außer diesen beiden führenden Gasversorgungsunternehmungen besteht noch eine Reihe weiterer Gasgesellschaften, von denen nur genannt sein mögen: die „Gesellschaft für Gasindustrie" in Augsburg, die „Vereinigten Gaswerke" in Augsburg, die „A.-G. für Gas-, Wasser- und Elektrizitätsanlagen" in Berlin, die „Gasanstaltsbetriebsgesellschaft G. m. b. H." in Berlin, die „Zentralverwaltung von Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerken G. m. b. H." in Bremen, die „Allgemeine Gas- und Elektrizitätsgesellschaft" in Bremen und die „A.-G. für Gas und Elektrizität" in Köln. Namentlich die Dessauer und die Thüringer Gesellschaft sind auch an Gasfernversorgungsunternehmungen in erheblichem Umfange beteiligt.

Über die Bedeutung der gegenwärtigen Gruppengasversorgung unterrichten die nachstehenden Ergebnisse einer Erhebung des Deutschens Vereins von Gas- und Wasserfachmännern.

Umfang der Gaswerks-Ferngasversorgung 1929.

	Ferngas liefernde Werke	Ferngas-abgabe 1929 in 1000 cbm	Belieferte Orte	Einwohnerzahl der belieferten Orte in 1000	Fernversorgungs-Rohrnetzlänge km
Kommunale Werke	140	103 765	781	2 122	3 038
Private Werke . .	21	12 006	120	328	363
Gemischtwirtschaftliche Werke . .	44	106 441	576	1 675	1 595
Insgesamt	205	232 212	1 477	4 125	4 996

Die Gesamtzahl der durch Gaswerksferngas belieferten Gemeinden ist ebenso beträchtlich wie deren Einwohnerzahlen. Interessant und für die Beurteilung der Bedeutung der Gruppengasversorgung insbesondere für den Verbraucher wichtig ist, daß im Jahre 1927 mit Zechengas 206 Orte, d. h. nur 14% der insgesamt mit Ferngas belieferten Ortschaften versorgt wurden, obgleich das Zechengas über 70% der gesamten Ferngasabgabe ausmachte, während die kommunalen Werke mit 12,8% der gesamten Ferngasabgabe rund 41% der Ortschaften belieferten. Es zeigt sich also, daß die Arbeit der kommunalen Gaswerke sich vor allem auf die verhältnismäßig unrentablere Versorgung der weniger dicht besiedelten Ver-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

brauchsgebiete erstreckt, während die Zechenferngasversorgung in erster Linie große Konsumzentren erfaßt. Die im volkswirtschaftlichen und im Verbraucherinteresse wünschenswerte Aufschließung des „flachen Landes" ist bisher am intensivsten durch die kommunalen Gruppengaswerke erfolgt. Nach einer im Januar 1930 veranstalteten Rundfrage des DVGW. belieferten im Jahre 1929: 50 Kokereien 270 Orte mit 6 Millionen Einwohnern; die Ferngasabgabe betrug in diesem Jahre 495 Millionen cbm; die Rohrnetzlänge der Fernversorgung 1350 km.

Unter den Städten über 50 000 Einwohner haben[14] im Jahre 1928/29 bereits 29 Städte Ferngasversorgungen eingerichtet gehabt. Die Zahl der mit Ferngas versorgten Orte betrug 280 ohne die von Köln belieferten Ortschaften, für welche die Angaben fehlen. Die kleinste Entfernung der versorgten Ortschaften vom Versorgungswerk betrug 1 km, die größte 50 km. Die gesamte im Berichtsjahr abgegebene Ferngasmenge der Städte machte rund 60 Millionen cbm aus. Besonders zu erwähnen ist die Ferngasabgabe der Städte Berlin (45 Ortschaften, Ferngasabgabe 6,4 Millionen cbm), Hamburg (39 O., 9,8 Millionen cbm), Dresden (32 O., 6,2 Millionen cbm), Stuttgart (51 O., 8,7 Millionen cbm), Chemnitz (12 O., 2 Millionen cbm), Mannheim (9 O., 2,2 Millionen cbm), Lübeck (12 O., 1,4 Millionen cbm), Mainz (7 O., 4,4 Millionen cbm), Zwickau (13 O., 3 Millionen cbm) und Offenbach (8 O., 1,3 Millionen cbm).

Neben den rein kommunalen Werken spielen die gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen gerade in der Gruppengasversorgung eine bedeutsame Rolle. Sie haben gegenüber der Vorkriegszeit sowohl hinsichtlich ihrer Zahl wie dem Umfang der Produktion nach eine beträchtliche Zunahme erfahren. Während für 1913 erst 45 gemischtwirtschaftliche Unternehmungen mit einer Erzeugung von 109 Millionen cbm gezählt wurden, waren es 1928 bereits 78 mit einer Erzeugung von 423 Millionen cbm. Diese Entwicklung ist, was die Zahl der Werke anlangt, um so bedeutsamer, als sich die Zahl der sonstigen Gasanstalten im letzten Jahrzehnt infolge der Konzentration der Erzeugung zunehmend vermindert hat. Die meisten der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen, die Ferngas abgeben, finden sich in Mitteldeutschland, wo die Dessauer und die Thüringer Gasgesellschaft von jeher ihr hauptsächliches Betätigungsfeld haben.

2. Der Ausbau der Großgasversorgung.

Die Rationalisierung der Gaswirtschaft durch planmäßige Zusammenfassung der Erzeugung innerhalb bestimmter überörtlicher Wirtschaftsgebiete hat gerade in den letzten Jahren bedeutende Fortschritte gemacht. Zu den bestehenden Ferngasversorgungen, die sich allgemein in rasch aufsteigender Entwicklung befinden, sind in vielen Teilen des

[14] S. Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. 25. Jahrgang. Jena 1930. S. 105ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Reiches zahlreiche Neugründungen getreten. Sie befinden sich zur Zeit meist noch im Stadium des Aufbaues. Ein abschließendes Bild vom endgültigen Ausbau der Großgasversorgung läßt sich, da die Dinge noch völlig im Fluß sind, im Augenblick noch nicht geben. Immerhin lassen sich gewisse Gestaltungstendenzen schon erkennen. Zu ihrer Veranschaulichung können einige der wichtigsten neueren Gasfernversorgungsunternehmungen nach ihrer räumlichen Gliederung und ihrer Organisation im folgenden näher charakterisiert werden.

Was zunächst die Gruppengasversorgung anlangt, so hat sie in erster Linie in den verhältnismäßig dicht besiedelten und industriell entfalteten Gebieten Südwest- und Mitteldeutschlands, wo sie — vielfach, namentlich im Süden, getragen von den Werken der größeren Städte — von jeher schon ziemlich stark verbreitet war, weitere erhebliche Fortschritte erzielen können.

In Südwestdeutschland ist z. B. zwischen der „Frankfurter Gasgesellschaft A.-G." — einem gemischtwirtschaftlichen Unternehmen unter maßgebender Beteiligung der Stadt Frankfurt[15] — und der Stadt Mannheim ein Interessengemeinschaftsvertrag zwecks gemeinsamer Gaslieferung in neu aufzuschließende Gasversorgungsgebiete Süddeutschlands zustande gekommen. Die beiden Kontrahenten haben die „Südwestdeutsche Gas A.-G." mit dem Sitz in Frankfurt a. M. gegründet. Es ist beabsichtigt, zu gegebener Zeit die Werke der Frankfurter Gasgesellschaft und das Städtische Gaswerk in Mannheim durch eine Fernleitung zu verbinden. Der „Südwestdeutschen Gas A.-G." haben sich als Aktionäre noch eine Anzahl anderer Städte, so Karlsruhe und Offenbach, angeschlossen.

In der Rheinprovinz hat sich die Stadt Koblenz mit einer Reihe von Gemeinden zu einer „Gasfernversorgung Mittelrhein G. m. b. H." zusammengeschlossen, um die Erzeugung und den Bezug von Gas am Mittelrhein im großen sowie seinen Absatz einheitlich zu regeln. Diese Mittelrheingruppe faßt zu gleicher Zeit eine Versorgung des nördlich von ihr gelegenen Gebiets, von Godesberg, Königswinter, andererseits der westlich gelegenen Gebiete der Ahr und des industriellen Nettetales zwischen Andernach und Mayen sowie des gewerbereichen Westerwaldes und des Lahntales ins Auge.

Im Freistaat Hessen haben sich die drei hessischen Provinzen und die Städte Darmstadt, Mainz, Worms und Gießen mit dem Staate Hessen zusammengeschlossen und die „Hessische Kommunale Gasversorgung" (Hekoga) gegründet. Die Hekoga ist auf rein kommunaler Grundlage aufgebaut und hat die Rechte einer Körperschaft des öffentlichen Rechts. Es ist vorgesehen,

---

[15] Im Jahre 1930 ist die „Frankfurter Gasgesellschaft" in der neugegründeten „Main-Gaswerke A.-G." aufgegangen, die eine Zusammenfassung der Frankfurt-Offenbacher Gasinteressen darstellt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

daß ihr noch weitere Städte und Kommunalverbände auch der an Hessen angrenzenden Gebiete beitreten. Die Hekoga beabsichtigt, Ferngas von der Ruhr und der Saar zu beziehen (s. S. 24).

Eine rein kommunale Lösung des Ferngasversorgungsproblems wird in Württemberg angestrebt. Ein Landesverband württembergischer Gaswerke ist zum Zwecke der Förderung einer gemeinnützigen Gasversorgung Württembergs sowie Hohenzollerns und der gegenseitigen Beratung der Mitglieder beim Betrieb ihrer Gaswerke gegründet worden. Der Landesverband hat eine Abgrenzung Württembergs in einzelne Gasversorgungsgebiete vorgenommen, deren Belieferung jeweils einem Hauptgaswerk zu übertragen ist, wobei den einzelnen Gaswerken innerhalb ihrer Versorgungsgebiete je nach ihrer Lage und Leistungsfähigkeit abgegrenzte Bezirke mit bestimmten Aufgaben zugewiesen werden sollen.

Auch in Mitteldeutschland hat der Gedanke der Großgasversorgung sich in starkem Maße weiter durchgesetzt. Für die Versorgung des südlichen Teils der Provinz Sachsen und der westlichen Hälfte des Landes Thüringen entstand die „Gasfernversorgung Erfurt A.-G." unter Beteiligung der Stadt Erfurt, der Provinz Sachsen, des Landes Thüringen (durch die A.-G. Thüringische Werke) und der Thüringer Gasgesellschaft. Sie stützt ihren Plan einer Überlandgasversorgung hinsichtlich der Gaserzeugung auf das Gaswerk der Stadt Erfurt, das seinerseits ebenfalls ein selbständiges gemischtwirtschaftliches Unternehmen, das „Großgaswerk Erfurt A.-G.", bildet. Weiterhin wurde die „Kreis- und Landesgasversorgung Thüringen-Hessen G. m. b. H." gegründet. Gesellschafter dieses Unternehmens sind thüringische und preußische Landkreise, der Bezirksverband des Regierungsbezirks Kassel und für das Land Thüringen die „A.-G. Thüringische Werke", also ausschließlich öffentlich-rechtliche Körperschaften.

Im Jahre 1928 wurde in Mitteldeutschland ferner die „Gasfernversorgung Saale G. m. b. H." in Halle gegründet. Beteiligt sind die Provinz Sachsen, verschiedene Kreise und Gemeinden, die Städte Halle, Leipzig und Merseburg, die „Deutsche Continental-Gasgesellschaft", die „Landeselektrizität G. m. b. H." in Halle und die „Gesellschaft zur Förderung der Braunkohlengaserzeugung" in Halle. Zustandegekommen ist ferner eine Gasfernversorgungsgesellschaft zwischen Heiligenstadt-Nordhausen-Sangershausen, die „Gasfernversorgung Goldene Aue-Eichsfeld G. m. b. H." mit dem Sitz in Nordhausen.

Zu Beginn des Jahres 1929 hat die „Dessauer Gasgesellschaft" zusammen mit der Stadt Magdeburg die „Großgaserei Mitteldeutschland A.-G." in Magdeburg errichtet. Die Gesellschaft hat die Aufgabe, eine moderne Gaserzeugungsanlage in dem Industriegebiet nördlich von Magdeburg zu erbauen und zu betreiben. Zur Neugestaltung und Zusammenfassung der Gasverteilung begründete die Dessauer Gesellschaft weiterhin mit der Stadt Magdeburg die „Gasversorgung Magdeburg-Anhalt A.-G." in Magdeburg (Gamanag), die die Einrichtung und den Betrieb eines einheitlichen Verteilungsnetzes in dem nördlichen Teile der Provinz Sachsen und dem Frei-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

staat Anhalt durchführen soll. Die beiden neuen Unternehmungen sind durch einen Gaslieferungsvertrag verbunden, wobei die Großgaserei sich auf einen Kohlenlieferungsvertrag mit der der „Dessauer Gasgesellschaft" gehörigen Zeche Westfalen stützt, und die „Gamanag" ihr Fundament in Lieferungsverträgen mit den beiden Hauptinteressenten der Stadt Magdeburg und der „Dessauer Gasgesellschaft" erhält.

Im dicht bevölkerten Freistaat Sachsen ist die Gruppengasversorgung sehr weit fortgeschritten. Das zeigt schon die Ausdehnung des Leitungsnetzes der Gruppe Heidenau (Gasversorgung Ostsachsen A.-G.), das eine Länge von über 800 km hat. 1926 wurden schon 94 Ortschaften versorgt. Träger des Unternehmens sind der sächsische Staat, der Gemeindeverband Gasversorgung Ostsachsen in Heidenau und die Thüringer Gasgesellschaft. Der Bezirk Dresden und Vororte, in dem im Jahre 1914 noch 9 Gaswerke bestanden, wird seit 1924 nur noch von einem Großgaswerk beliefert. Die einzelnen Gruppennetze, deren Hauptpunkte die Städte Dresden, Zittau, Chemnitz, Zwickau, Plauen und Leipzig sind, berühren sich fast, so daß ihr Zusammenschluß zu einer Großgruppe Freistaat Sachsen leicht möglich ist. Anfang 1929 wurde die „Landesgasversorgung Sachsen A.-G." in Leipzig mit dem Ziel gegründet, eine planmäßige regionale Gasversorgung des ganzen Landes herzustellen. Gesellschafter der Landesgasversorgung sind die „Elektra A.-G." und die „Energie A.-G." in Oetzsch-Markkleeberg. Die „Elektra A.-G." ist eine Holding-Gesellschaft, deren Aktien zu mehr als drei Viertel in Händen des sächsischen Staates sind. Die Aktien der „Energie A.-G." sind zu drei Viertel in Händen des Elektrizitätsverbandes Leipzig-Land und zu einem Viertel im Besitz der „Thüringer Gasgesellschaft".

Im Osten des Reichs haben die Städte Beuthen und Hindenburg unter der Firma „Verbandsgaswerk Beuthen-Hindenburg G. m. b. H." eine Gesellschaft errichtet, die eine Versorgung des ganzen oberschlesischen Gebiets ins Auge faßt. Dieser Zweck soll in erster Linie durch Pachtung des Städtischen Gaswerks Hindenburg einschließlich des Rohrnetzes und aller übrigen Gasvertriebsanlagen sowie des Gasrohrnetzes und der Gasvertriebsanlagen der Stadt Beuthen, deren Gaswerk stillgelegt wird, erreicht werden. Zum Ausgleich des Spitzenbedarfs wird Gas von der „Preußag" sowie den Kokswerken in Hindenburg bezogen.

In den Gebietsteilen Deutschlands, die in der Nähe der wichtigsten Kohlenbergbaugebiete liegen, also vor allem im Rheinland und in Westfalen, im Saargebiet und in Schlesien, hat die Zechengasversorgung in den letzten Jahren, wenn auch noch nicht überall durch praktischen Ausbau, sondern zunächst nur in organisatorischer Form an Ausdehnung gewonnen.

Im östlichen Teil der Rheinprovinz von Benrath bis Emmerich finden sich nur noch verhältnismäßig wenig Gaswerke mit Eigenerzeugung. Zahlreiche Städte beziehen seit Jahren Zechengas durch das „R.W.E.", dessen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Fernleitungsnetz, das heute der „Ruhrgas A.-G." gehört, das größte ist. Eine Anzahl weiterer Städte werden von der „Gasgesellschaft G. m. b. H. Hamborn" (Thyssen) beliefert. Einige Städte haben zwar noch eigene Gasanstalten, beziehen aber außerdem Zechengas. Neben den Zechen geben auch einige kommunale Werke Ferngas ab.

Die Stadt Köln hat sich im Jahre 1929 dazu entschlossen, ihr altes Gaswerk stillzulegen und Ferngas von der Ruhr zu beziehen. Der Vertrag läuft zunächst zehn Jahre. Um die Sicherheit der Versorgung zu gewährleisten, hat die Stadt beschlossen, gemeinsam mit der „Ruhrgas A.-G." in Köln eine Kokerei, die „Kölner Gas A.-G." zu errichten, die 30 Millionen cbm Gas jährlich, d. h. nicht ganz die Hälfte des jetzigen Kölner Verbrauchs von 66 Millionen cbm, liefern soll. Außerdem errichtet die „Ruhrgas A.-G." noch eine Wassergasreserveanlage, die in Verbindung mit der Kokerei jeweils in der Lage sein soll, den gesamten Kölner Gasbedarf zu decken. Die Kokerei ist als Stützpunkt für die Gasfernversorgung des ganzen Kölner Wirtschaftsgebiets einschließlich des Gebiets Köln-Koblenz vorgesehen.

Die „Ruhrgas A.-G." hat eine wichtige Umgestaltung im Jahre 1930 dadurch erfahren, daß in ihren Aufsichtsrat eine Reihe kommunaler Vertreter gewählt worden sind und dadurch eine Annäherung an die Aufgaben und die Einstellung der Kommunen sichtbar wurde.

Die Provinz Westfalen zerfällt — neben der kommunalen Eigenerzeugung und -versorgung — für die Belieferung mit Ferngas in zwei größere Gebiete; der westliche und nördliche Teil der Provinz ist Interessengebiet der „Vereinigten Elektrizitätswerke Westfalen", die in den meisten Fällen Koksofengas von den Zechen beziehen, während der südliche und östliche Teil von der „Ruhrgas A.-G." beliefert wird. Für die Verteilung in diesem Gebiet ist von den interessierten Landkreisen und Kommunen unter maßgebender Beteiligung der Provinz die „Westfälische Ferngas A.-G." gebildet worden. Die Aktionäre haben der Gesellschaft ein ausschließliches Gaslieferungsrecht zugestanden, das für bereits gaserzeugende oder gasliefernde Aktionäre dahin modifiziert ist, daß sie bis zum Abschluß eines Gaslieferungsvertrags mit der Gesellschaft eine Erneuerung oder Erweiterung etwa zur Zeit bestehender eigener Gaserzeugungsanlagen nicht vor Übergabe eines Gaslieferungsangebots vornehmen werden. Diese letzteren Aktionäre haben sich weiter verpflichtet, über ihr eigenes Gemeindegebiet oder das ihnen vertragsmäßig zustehende jetzige Versorgungsgebiet hinaus ohne Zustimmung der Gesellschaft weder über eine Gaslieferung zu verhandeln noch Gas anzubieten oder zu liefern. Die Gesellschaft ist grundsätzlich bestrebt, die Gaslieferung möglichst bis zum letzten Verbraucher selbst durchzuführen. Bei Städten und Gemeinden, die ein eigenes Gaswerk betreiben, aber Ferngas von der Gesellschaft beziehen wollen, kann die Verteilung des Gases der Stadt oder Gemeinde nach wie vor verbleiben oder von der Gesellschaft übernommen werden. In letzterem Falle erhält die Stadt eine Konzessionsabgabe oder eine Entschädigung in Form der über-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nahme des ganzen Gasgeschäfts durch Kauf oder Pacht. Die „Westfälische Ferngas A.-G." bezieht das Gas von der „Ruhrgas A.-G.". Diese hat ihr die Belieferung der gesamten Industrie und Kommunen in dem Versorgungsgebiet der „Westfälischen Ferngas A.-G." mit Ausnahme der von der „Ruhrgas A.-G." im direkten Abrechnungsverkehr versorgten Konzernbetriebe überlassen.

Von ferner liegenden Gebieten ist die Stadt Hannover der „Ruhrgas A.-G." vertraglich verbunden.

Im Saargebiet ist die „Ferngasgesellschaft Saar G. m. b. H." unter Beteiligung der Kommunen gebildet worden. Die Gesellschaft kauft das Gas bei den einzelnen Hütten und verkauft es an die Gemeinden weiter. Auch die Fernleitungen werden von ihr erbaut. Eine Verbindung insbesondere mit den süddeutschen Versorgungszentren wird angestrebt. Mit der „Ruhrgas A.-G." sind unter Mitwirkung des preußischen Staates Vereinbarungen über die Abgrenzung der Interessensphären getroffen worden. Danach werden Ruhr und Saar ihre Ferngasinteressen in Südwestdeutschland gemeinsam zu fördern suchen.

Eine praktische Zusammenarbeit zwischen der „Ruhrgas A.-G." und der „Saargas G. m. b. H." ist erstmals bei der Belieferung der Hekoga (s. S. 20f.) mit Ferngas in Aussicht genommen. Die drei Gesellschaften haben ein entsprechendes Abkommen auf die Dauer von zunächst 30 Jahren abgeschlossen. Danach soll die Gasversorgung des hessischen Wirtschaftsgebiets unter Aufrechterhaltung des Mainzer Gaswerks, das von der „Ruhrgas A.-G." als örtlicher Stützpunkt betrieben werden soll, gemeinsam durch Ruhr und Saar erfolgen. Das zu errichtende Fernleitungsnetz soll im Eigentum einer „Süddeutschen Fernleitungsgesellschaft m. b. H." stehen, an der Hekoga, Ruhr und Saar beteiligt sind. Wann und in welchem Umfange eine Belieferung der Hekoga durch Ruhr und Saar tatsächlich erfolgen wird, läßt sich zur Zeit (Frühjahr 1931) noch nicht übersehen. Einige bedeutende Mitglieder der Hekoga wollen vorläufig die Eigenerzeugung nicht aufgeben, da sie sich von einem Ferngasbezug von der Ruhr keine wirtschaftlichen Vorteile versprechen.

In Niederschlesien, wo bereits seit der Vorkriegszeit eine Gasfernversorgung aus dem Waldenburger Revier für verschiedene Städte und Landgemeinden besteht, ist 1929 unter Führung der Provinz die „Ferngas Niederschlesien A.-G." errichtet worden. Beteiligt sind die Provinz, der Kreis Hirschberg sowie verschiedene Gemeinden. Die Gesellschaft kauft das Gas vom Niederschlesischen Bergbau („Niebag") und verkauft es ihrerseits an die „A.-G. für Gas und Elektrizität", Köln. Diese Gesellschaft legt ihre eigenen Werke im Kreise Hirschberg still, da es für sie rentabler ist, das Gas zu verteilen, als es selbst herzustellen.

Überblickt man die Entwicklung der deutschen Gaswirtschaft in den letzten Jahren im ganzen, so ergibt sich, daß sich der Aufbau der Großgasversorgung unter maßgebender Beteiligung der öffentlichen Hand

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in zahlreichen Organisationen verwirklicht, die je nach den besonderen örtlichen Verhältnissen verschieden gestaltet sind. Des öfteren scheint dabei die endgültige Lösung noch nicht gefunden zu sein. In erster Linie erweist sich der Ausbau der Großgasversorgung als bestimmt durch die wirtschaftlichen Verhältnisse der einzelnen Gebietsteile — insbesondere ihrer Bevölkerungsdichte und -schichtung, die Art und den Umfang der Industrie usw. —, durch die geographische Lage der Verbrauchsgebiete sowie durch das Bestreben, den Rohstoff und die Produktionsanlagen aufs vorteilhafteste auszunutzen und die Abnehmer sicher, gleichmäßig und preiswürdig zu versorgen. Die Ferngasversorgung hat sich, teils getragen von kommunalen und anderen Werken, teils von Zechenkokereien je nach den regionalen Bedürfnissen und Gegebenheiten zunächst in den dicht besiedelten und industriell entfalteten Teilen des Reiches entwickelt und ist hier im Vordringen begriffen. Dabei hat sich vielfach der Gedanke durchgesetzt, die örtliche Erzeugung nicht völlig aufzugeben, sondern sie als Sicherheitsfaktor und zur Wahrung der Unabhängigkeit ganz oder zum Teil beizubehalten und nur Zuschußgas vor allem zum Ausgleich des Spitzenbedarfes zu beziehen. Auf dieser Grundlage hat sich des öfteren insbesondere eine Zusammenarbeit von Kommunen und Zechen herstellen lassen, die in der Zukunft namentlich da noch mehr Verbreitung finden dürfte, wo in der Nähe der Kohlenreviere gelegene Gasanstalten an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind.

Eine weitere Konzentration der Gaserzeugung ist in manchen Gebieten zweifellos noch möglich. Betrachtet man die Gaswerke, gegliedert nach ihrer Erzeugung, so ergibt sich folgendes Bild:

Monatliche Gaserzeugung der 1209 Gaswerke [16]
(nach dem Stand des Jahres 1928).

Größe der Erzeugung cbm	Zahl der Werke			Anteil an der gesamten Gaserzeugung %
	mit Eigenerzeugung	mit Kokereigasbezug	insgesamt	
über 1 000 000 . .	45	8	53	65,5
400 000—1 000 000	41	9	50	11,4
80 000—400 000 .	269	31	300	15,7
unter 80 000 . .	774	32	806	7,4
Insgesamt	1 129	80	1 209	100

[16] Nach Angabe des „Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern e. V.", Berlin.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wie diese Aufstellung zeigt, werden über 65 % der gesamten Gaserzeugung von 53 Werken geliefert. Der Rest der Produktion verteilt sich auf 1156 Gasanstalten. Für das Jahr 1929 ergibt sich folgendes Bild:

Größe der monatlichen Erzeugung cbm	Zahl der Werke					Anteil an der gesamten Gaserzeugung %
	mit Eigenerzeugung	ohne Eigenerzeugung mit Kokereigasbezug	mit Eigenerzeugung und Kokereigasbezug	mit Gaswerksgasbezug (stillgelegte Gaswerke)	Insgesamt	
über 1 000 000 . . .	46	11	6	1	64	66,0
400 000—1 000 000	43	9	1	1	54	10,0
80 000—400 000 . .	265	39	3	26	333	17,8
unter 80 000	636	24	1	68	729	6,2
Insgesamt	990	83	11	96	1180	100

Eine nicht unerhebliche Anzahl kleinerer Gasanstalten wird im Laufe der Zeit noch ausgeschieden werden können. Zu berücksichtigen ist jedoch, daß ein großer Teil gerade der kleinen und kleinsten Werke in Gebieten geringer Gasabsatzmöglichkeiten, wie z. B. in hauptsächlich landwirtschaftlichen Bezirken Bayerns und Norddeutschlands, liegt, die für eine Ferngasversorgung überwiegend überhaupt nicht oder jedenfalls in absehbarer Zeit noch nicht in Frage kommen, sondern in denen das Gaswerk mit örtlich beschränktem Versorgungsradius vorherrschend bleiben wird. Vorbedingung für die Durchführung von Fernversorgungen ist, da die Leitungskosten einen wesentlichen Bestandteil des Gaspreises bilden, eine gewisse, von Fall zu Fall verschiedene Mindesthöhe des Verbrauchs, und zwar nicht nur bezogen auf den Kopf der Bevölkerung, sondern auch auf die Flächeneinheit. Welch große Unterschiede beim Gasverbrauch in den einzelnen deutschen Ländern und Landesteilen bestehen, geht aus folgender Tabelle (S. 27) deutlich hervor.

Wie diese Zahlen erweisen, haben die dicht besiedelten und industriell entwickelten Gebietsteile, in denen die Fernversorgung schon bisher die größte Verbreitung gefunden hat, und die für eine weitere Ausdehnung in erster Linie in Frage kommen, wie Rheinprovinz, Westfalen, Sachsen, Thüringen, Niederschlesien usw., einen verhältnismäßig hohen Gasabsatz pro Kopf der Bevölkerung und, was besonders wesentlich ist, pro Flächeneinheit. Inwieweit in den übrigen Gebieten eine Steigerung des Gasverbrauchs und damit die Möglichkeit der Durchführung von Fernversorgungen gegeben ist, ist eine außerordentlich umstrittene Frage.

Wie in dem Bericht des Enqueteausschusses über die Kohlenwirtschaft[17] ausgeführt wird, erscheint der Raum für einen zusätzlichen Gasverbrauch, namentlich auch infolge der zunehmenden Konkurrenz der Elektrizität in der Licht- und Kraftversorgung als verhältnismäßig begrenzt. Die Denk-

[17] Die deutsche Kohlenwirtschaft, a. a. O., S. 53.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gasverbrauchszahlen für die einzelnen deutschen Landesteile 1925/26 [18].

Länder und Landesteile	Einwohner je qkm	Gasverbrauch je Kopf cbm	Gasverbrauch je qkm cbm	Anzahl der Gasanstalten
Ostpreußen	61	25	1 520	55
Berlin	4 581	143	627 000	2
Brandenburg	66	27	1 760	73
Pommern	62	21	1 270	41
Grenzmark	43	12	500	6
Niederschlesien	118	39	4 560	78
Oberschlesien	142	17	2 340	31
Sachsen	130	27	3 540	63
Schleswig-Holstein	101	58	5 900	34
Hannover	83	39	3 220	67
Westfalen	239	38	9 000	81
Hessen-Nassau	153	60	9 105	43
Rheinprovinz	295	72	20 380	147
Hohenzollern	63	9	590	2
Nordbayern	95	31	2 940	39
Südbayern	89	24	2 155	22
Pfalz (ohne Saarpfalz)	169	36	6 100	22
Sachsen	333	59	19 580	110
Württemberg	132	44	5 800	62
Baden	153	45	6 900	39
Thüringen	137	35	5 160	52
Hessen	175	52	9 110	29
Hamburg	2 775	154	444 000	3
Mecklenburg-Schwerin	51	37	1 930	28
Oldenburg	85	20	1 690	14
Braunschweig	137	30	4 110	10
Anhalt	152	52	7 940	10
Bremen	1 322	129	146 000	3
Lippe	135	28	3 840	6
Lübeck	430	117	49 800	1
Mecklenburg-Strelitz	38	29	1 100	4
Waldeck	53	19	940	3
Schaumburg-Lippe	141	20	3 160	2
Deutschland zusammen	133	51	6 830	1 182

schrift des „Vereins von Gas- und Wasserfachmännern“[19] rechnet zwar mit einer gewissen Zunahme des Gasverbrauchs, hält jedoch eine Verdoppelung der jetzigen Verbrauchsziffer erst innerhalb des Ablaufs von 30 Jahren für wahrscheinlich. Die Annahmen, welche die „Ruhrgas A.-G.“ ihren Plänen zugrunde legt, sind demgegenüber weit optimistischer[20]. Sie hält eine Verdoppelung des Gasverbrauchs innerhalb weniger Jahre für sicher,

[18] Nach „Gaskalender“ 1927 (13).

[19] Gasfernversorgung, a. a. O., S. 32f.

[20] „Deutsche Großgasversorgung“, a. a. O., S. 40f.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wenigstens in den Gebieten, die der Ferngasversorgung angeschlossen werden können. Es ist zweifellos, daß der Wunsch, Gas statt fester Brennstoffe zu verwenden, nicht allein in der Großindustrie, sondern auch in Mittel- und Kleinbetrieben vorhanden ist, besonders überall da, wo ein vorübergehender Wärmebedarf auftritt, wo es darauf ankommt, Hitze schnell zu erzeugen und sie genau zu regeln, und wo für das Endprodukt die chemische Zusammensetzung des Gases von besonderer Bedeutung ist. Dieser Einführung der Gasfeuerung durch Starkgas in Industrie und Gewerbe sind jedoch gewisse Schranken gesetzt. Die größeren Betriebe sind jetzt schon weitgehend auf die Verwendung von Gas umgestellt, jedoch kommt bisher hierfür selbst erzeugtes Generatorengas (Schwachgas) in Frage, dessen Verwendung für Großabnehmer nicht teurer ist als die des von den Zechen bezogenen Starkgases. Hinzu kommt, daß die Verwendung von Ferngas umfassende technische Umstellungen erfordert, die wesentliche Kosten verursachen, die ungern aufgewandt werden, da man sich einen wirtschaftlichen Vorteil von der Umstellung nicht verspricht.

Bei der Erörterung der Möglichkeiten einer Konsumsteigerung bei den kleinen Gasverbrauchern darf man nicht zu optimistisch sein. Es ist richtig, daß der Gasverbrauch auf den Kopf der Bevölkerung zur Zeit in England 178 cbm beträgt gegenüber einem derzeitigen Verbrauch in Deutschland von etwa 58 cbm. Daraus kann jedoch nicht ohne weiteres geschlossen werden, daß für Deutschland die gleichen Verbraucherzahlen, wie sie England aufweist, zu erzielen sind. Die Vorbedingungen für eine Steigerung des Gasverbrauchs in Deutschland liegen bei weitem nicht so günstig wie in England, wo die größere Bevölkerungsdichte dieses Landes, seine große Kapitalkraft und sein für Gasheizung günstigeres Klima in Rechnung zu setzen ist.

III. Die Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung.

1. Allgemeine Gestaltungstendenzen.

Im gegenwärtigen Aufbau der deutschen Gaswirtschaft bildet die öffentliche, und zwar in erster Linie die rein kommunale, Unternehmung das bedeutsamste Strukturelement. Was sie — abgesehen von der äußeren Form und anderen später noch zu behandelnden Punkten — im Wesenskern von der privaten Unternehmung unterscheidet, ist die grundsätzlich andere Einstellung, aus der heraus sie begründet und geführt wird. Sie erhält ihren inneren Antrieb letztlich vom Willen zum Dienst an der Gesamtheit. Maßgebend für den Umfang, die Richtung und die Art ihrer Produktion sind hauptsächlich die im Verkehr zu erzielenden Gewinne, sondern Dienstleistungen für die Allgemein-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

heit, wenn das auch äußerlich nicht immer klar in Erscheinung tritt. Die öffentlichen Unternehmungen können wohl der Form nach Erwerbsgebilde und auf Ertrag aufgebaut sein, sie sind aber dem Wesen nach Einrichtungen zur Bedarfsdeckung[21]. Während die private Unternehmung Mittel zur Gewinnerzielung bleibt und die Grenzen ihrer Betätigung da findet, wo eine ausreichende Rente nicht zu erzielen ist, wird das Ertragsstreben der öffentlichen Unternehmung durch wirtschafts- und sozialpolitische Erwägungen beeinflußt. Diese Erwägungen sind nach Zeit und Ort und den wechselnden Bedürfnissen im einzelnen verschieden. Sie können im einen Falle mehr auf besondere Industrieförderung, im anderen mehr auf Hebung des allgemeinen Konsums abzielen; in beiden Fällen wird die Betriebspolitik, sei es nun hinsichtlich der Tarifgestaltung, des Ausbaues der Leitungsnetze oder anderer Punkte, durch — vom Standpunkte der Unternehmung aus gesehen — außerwirtschaftliche Überlegungen beeinflußt. In welchem Ausmaße diese außerwirtschaftlichen Gesichtspunkte sich durchzusetzen vermögen, hängt weithin von äußeren Umständen ab. In Zeiten finanzieller Bedrängnis, wie sie vor allem die Nachkriegszeit für die Gemeinden brachte, kommt der finanziellen Ergiebigkeit der öffentlichen Unternehmungen naturgemäß erhöhte Bedeutung zu. Den Ausgleich zwischen Erwerbs- und allgemeinem Versorgungsprinzip zu finden, ist hier eine besonders schwierige Frage, die den öffentlichen Körperschaften zur Lösung gestellt ist.

Zwischen den der öffentlichen Unternehmung jeweils gesetzten Aufgaben und den Organisationsformen, in denen sie auftritt, bestehen Beziehungen, die zwar keineswegs „gesetzmäßiger" Art und ausschließlich wirksam sind, immerhin aber gewisse Tendenzen erkennen lassen. Solange das Versorgungsprinzip den unbedingten Vorrang vor dem Ertragsstreben behaupten kann, solange die Gaswirtschaft örtlich begrenzt und der Betrieb der Werke verhältnismäßig einfach ist, erweisen sich vielfach Organisationsformen als zureichend, die — wie die reine Regieunternehmung — in die allgemeine öffentliche Verwaltung eingegliedert sind und daher nicht in erster Linie auf die Erfordernisse der Marktwirtschaft eingestellt sind. Vom rein kommunal-

[21] Vgl. Elsas, Städte, Werke, Steuern. Vortrag auf der Jahresversammlung der Interessengemeinschaft kommunaler Elektrizitätswerke am 20. Februar 1931.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

politischen Standpunkte bieten sie den Vorteil, daß die allgemeine Willensbildung der Gemeindeorgane unmittelbar und uneingeschränkt in der Werksleitung zum Ausdruck gelangen kann. Je mehr aber — um nur einige der wichtigsten Gründe anzuführen — unter dem Druck finanzieller Verhältnisse die Erzielung von Überschüssen sich als notwendig erweist, je umfangreicher und schwieriger die Geschäftsführung wird und je weiter sich der Versorgungsbereich des einzelnen Unternehmens ausdehnt, desto stärker macht sich vielfach das Bedürfnis nach wirkungsvollster Eingliederung der öffentlichen Unternehmung in das System der kapitalistischen Verkehrswirtschaft geltend. So entsteht zunächst die Neigung, die öffentliche Unternehmung aus der allgemeinen Verwaltung herauszunehmen und ihr mehr oder weniger weitgehende Selbständigkeit zu gewähren, die in der Überführung in Privatrechtsform oder in der Bildung gemischtwirtschaftlicher Unternehmungen gipfelt. Das kommunale Interesse scheint nunmehr nicht selten in einer zweckmäßigen Anpassung der Organisationsform an die Formen der privaten Wirtschaft besser gewahrt.

Stellt sich die reine Verwaltungsunternehmung als die vom Standpunkt des ökonomischen Prinzips im allgemeinen einfachste Lösungsform des öffentlich-wirtschaftlichen Organisationsproblems dar, so bedeuten die verschiedenen Arten verselbständigter öffentlicher Unternehmungen (im Rahmen des öffentlichen oder privaten Rechtes) entwickeltere Lösungsversuche des Organisations- bzw. Wirtschaftlichkeitsproblems der öffentlichen Unternehmung. Entwicklungsgeschichtlich haben sich die verschiedenen Organisationsformen in der Gaswirtschaft weder gleichzeitig noch gleichmäßig herausgebildet. Jede von ihnen stellt vielmehr den charakteristischen Ausdruck bestimmter Zeitabschnitte dar. In der Periode der örtlich begrenzten Gasversorgung bis zur Jahrhundertwende herrschte die reine Regieunternehmung durchaus vor. In zunehmendem Maße entwickelte sich dann die verselbständigte öffentliche Unternehmung. Schon seit den letzten Vorkriegsjahren sind starke Tendenzen zur Bildung gemischtwirtschaftlicher Unternehmungen, seit der Nachkriegszeit vor allem zur Überführung kommunaler Unternehmungen in die Privatrechtsform, ohne Beteiligung des privaten Kapitales, festzustellen. Das zeitlich erste Organisationsprinzip, wie es mit der reinen Verwaltungsunternehmung vorliegt, blieb daneben immer noch in starkem Umfang erhalten. So finden sich heute die verschiedenartigsten Organisationsformen nebeneinander. Eine genaue

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zahlenmäßige Übersicht über die Verbreitung der einzelnen Arten besteht leider nicht. Einen gewissen Anhalt vermögen jedoch die Ergebnisse einer Rundfrage des Deutschen Städtetages aus dem Jahre 1923 zu vermitteln. Danach führten von 98 erfaßten Städten mit über 25000 Einwohnern 48 ihre Gaswerke als reine Regieunternehmen, weitere 48 Gasanstalten wurden in der Form mehr oder weniger verselbständigter Regieunternehmen und 2 in Gesellschaftsform geführt. Vier Städte berichteten von der Absicht, ihre Werke in die private Rechtsform zu überführen. Das ist inzwischen geschehen. Seit der Zeit der Erhebung hat insbesondere die Anwendung der Privatrechtsform weitere nicht unerhebliche Fortschritte gemacht; der reine Regiebetrieb ist zurückgedrängt worden. Die Entwicklung ist auch in der Gegenwart noch keineswegs zum Abschluß gekommen.

2. Die örtliche Organisation.

Die Grundform für die Verwaltung der kommunalen Gasanstalten ist die reine Regieunternehmung. In formaler Beziehung ist sie durch das für sie geltende öffentliche Recht, vor allem der in den einzelnen Ländern geltenden Städte- und Gemeinde-Verfassungsgesetze, gekennzeichnet. Ihre ökonomische Eigenart wurzelt einmal in der Eingliederung der Unternehmensverwaltung in den allgemeinen kommunalen Verwaltungsapparat, zum anderen in ihrer wirtschaftlichen Einordnung in den allgemeinen Gemeindehaushalt, weiterhin in der zum mindesten am Anfang der Entwicklung im allgemeinen rein kameralistischen Buchführung, dem öffentlichen Lieferungswesen und ähnlichem und in der regelmäßig öffentlich-wirtschaftlichen Regelung der Arbeitsbedingungen. Ist so bei der Verwaltungsorganisation der reinen Regieunternehmung eine vielfach wünschenswert erscheinende enge Verknüpfung von Gemeindeunternehmen und Gemeindeorganen gegeben, damit eine unmittelbare Beeinflussung der Wirtschaftsführung durch kommunale Gesichtspunkte gesichert und die stärkste Verantwortlichkeit der Gemeindeorgane hergestellt, so haften ihr andererseits dafür gewisse Nachteile an, die eben aus ihrer ökonomischen Eigenart herrühren. Schon lange vor dem Kriege ist insbesondere die große Schwerfälligkeit und Umständlichkeit in der Organisation der Regieunternehmung namentlich in den Gemeinden mit Magistratsverfassung hervorgehoben worden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Man wirft den rein kommunalen Regieunternehmungen nicht selten vor, daß bei ihnen infolge der Häufung der Instanzen die zur Leitung eines Wirtschaftsbetriebes unerläßliche schnelle Entschlußfähigkeit stark vermindert sei, und daß infolgedessen günstige Konjunkturen von den Leitern nicht so schnell und energisch ausgenützt werden könnten wie bei den privaten Unternehmungen. Auch die Beaufsichtigung der kommunalen Verwaltung durch staatliche Aufsichtsbehörden, die Möglichkeit eines Eingreifens, z. B. bei der Aufnahme von Anleihen für die Erweiterung der Werke usw., müsse in der gleichen Richtung der Schwächung der Initiative wirken. Das System der Etatsaufstellung wird als unpraktisch für industrielle Unternehmungen, ja geradezu als unmöglich bezeichnet; nicht minder schädlich wirke die Abhängigkeit von Rechnungsvorschriften und -kontrollen. Die Öffentlichkeit der Versammlungen in den städtischen Körperschaften mache die Geheimbehandlung von Plänen und Projekten unmöglich. Die Ausdehnung städtischer Unternehmungen über das Gebiet der Trägergemeinde hinaus werde durch den Widerstand anderer Gemeinden aufs äußerste erschwert. So werde gerade die Entwicklung der Unternehmungen zu großen leistungsfähigen Einheiten unterbunden. Auch auf dem Gebiete der Entlohnung der Angestellten und Arbeiter soll die kommunale Unternehmung keine Vorzüge besitzen. Ihr sei es nicht wie der privaten Unternehmung möglich, durch Tantiemen, Prämien usw. die Arbeitsfreudigkeit ihrer Angestellten zu steigern, durch ausreichend hohe Bezahlung tüchtige Kräfte für das Unternehmen zu gewinnen und sich dadurch gute Leistungen zu sichern. Das Verantwortlichkeitsgefühl der Leiter werde durch die Verteilung der Verantwortlichkeiten und ihre Abschiebung auf kollegiale Körper geschwächt. Schließlich wird die Politisierung der Stadtverwaltung hervorgehoben und die Behandlung wirtschaftlicher Unternehmungen nach politischen Gesichtspunkten als zerstörend bezeichnet.

Wenn die der reinen Regieunternehmung nachgesagten Mängel auch nicht immer und nicht überall in gleichem Maße auftreten müssen, und wenn, wie die Erfahrung gelehrt hat, sie durch hervorragende Leiter, die sich kraft ihrer Persönlichkeit durchzusetzen vermögen, weithin überwunden werden können, so sind sie doch in manchen Fällen ohne Zweifel vorhanden. Man ist daher in vielen Gemeinden zu einer Umwandlung der reinen Regieunternehmung gelangt. Eine mehr oder weniger weitgehende Loslösung der Unternehmungen aus der allgemeinen Verwaltung schien weithin erforderlich. Es handelte sich, wie es in einer Entschließung des Vorstandes des Deutschen Städtetages von 1924 heißt, darum, „die Verwaltungsform zu entbürokratisieren, d. h. unter Vermeidung der sich in dem gewöhnlichen Geschäftsgang einer kommunalen Behörde ergebenden Hemmungen zu schneller, praktischer Entschlußfassung zu befähigen“. Das Problem, das bei einer solchen Ver-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

selbständigung der Unternehmungen zur Lösung steht, ist außerordentlich schwierig. Es kann in die Worte gefaßt werden: Wie kann eine im Allgemeininteresse kommunalisierte Unternehmung, ohne als solche aufgegeben werden zu müssen, wirtschaftlich zweckmäßig betrieben und verwaltet werden, ohne daß die dabei im Spiel stehenden öffentlichen Interessen gefährdet werden? Diese komplizierte Fragestellung erklärt es, daß die Organisationsformen, die praktisch gewählt werden, je nach den örtlichen Besonderheiten verschieden sind, und daß der Grad der Verselbständigung ebenfalls ungleich ist.

Die Umwandlung der reinen Regieunternehmung kann grundsätzlich in zweierlei Formen geschehen: einmal durch eine Organisation der Werke, lediglich im Sinne einer freieren und deshalb wirtschaftlicheren Betriebsführung, aber innerhalb des eigentlichen Rahmens der geltenden Städte- bzw. Gemeindeordnungen, zum anderen durch eine völlige Herausnahme der Werke aus der kommunalen Verwaltung im Wege der Bildung von Gesellschaften des privaten Rechtes mit oder ohne Beteiligung privaten Kapitals. Dabei zeigt sich die erste Form vielfach als Übergangsform zur zweiten.

Die einfachste Art, einer kommunalen Gasanstalt im Rahmen des öffentlichen Rechtes eine gewisse selbständige Stellung einzuräumen, ist da gegeben, wo ein Teil der den Stadtverordneten zustehenden Befugnisse auf eine Deputation, einen Verwaltungsausschuß oder wie diese Institutionen sonst benannt werden mögen, delegiert ist. Der Umfang dieser Delegation kann verschieden groß sein. Oberstes Organ bleibt jedoch auf jeden Fall die Gemeindevertretung. Der Verwaltungsausschuß bildet das Zwischenglied zwischen Unternehmung und öffentlicher Gesamtverwaltung. Ihm ist die Ausübung der eigentlichen Unternehmerfunktionen in Verbindung mit der kaufmännischen und technischen Betriebsdirektion übertragen. Er besteht meist aus Mitgliedern des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung, oft sind auch sachverständige Bürger, Mitglieder der Betriebsdirektion und Angestellte und Arbeiter des Werkes in ihm vertreten. Die Tätigkeit des Verwaltungsausschusses ist meist auf allgemeinere Geschäfte beschränkt, während die eigentliche interne Geschäftsleitung von der Betriebsdirektion ausgeübt wird. Den städtischen Kollegien verbleibt im allgemeinen nur die Entscheidung über gewisse wichtige Fragen, wie z. B. die Genehmigung der Rechnungsaufstellung, die Aufnahme von Anleihen, Erwerb und Veräußerung von Grundstücken und ähn-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

liches mehr. Auch die Tariffestsetzung bleibt ihnen in der Regel vorbehalten.

Einen weiteren Schritt zur Verselbständigung bedeutet es, wenn außer einer teilweisen Lösung der Unternehmensverwaltung von der öffentlichen Gesamtverwaltung auch eine gewisse wirtschaftliche Unabhängigkeit der Unternehmung vom öffentlichen Finanzhaushalt festgelegt wird. Sie äußert sich rein rechenmäßig darin, daß die Unternehmung über ein eigenes Grundkapital, eigene Reserven, Betriebs-, Erneuerungs- und andere Fonds verfügt. Die derart verselbständigte öffentliche Unternehmung erscheint im Etat auf der Einnahmeseite vielfach nur mit ihren Überschüssen, eventuell mit Beträgen für Verzinsung und Tilgung der von der Stadtverwaltung gegebenen Darlehen, auf der Ausgabenseite zeitweilig im außerordentlichen Haushalt mit ihrem Geldbedarf für außerordentliche Zwecke. Ihre ordentliche Finanzgebarung ist von unmittelbarer Einengung dadurch befreit, daß das starre System der Aufnahme aller Einzelheiten in den städtischen Voranschlag weitgehend beseitigt ist. Damit ist zu einer der wirtschaftlichen Betriebsführung dienenden beweglichen Finanzwirtschaft der Grund gelegt. Durch die regelmäßig nun auch zur Anwendung gelangende kaufmännische Buchführung läßt sich der Wirtschaftserfolg nach Ursache und Größe genau ermitteln.

Ein besonders interessantes Beispiel der Organisation eines sehr weitgehend verselbständigten Gemeindebetriebes innerhalb des öffentlichen Rechtes bietet die Stadt Dresden. Das dort angewandte System ist nach manchen Richtungen hin bahnbrechend gewesen; es hat in zahlreichen Städten Nachahmung gefunden.

Dresden hat ab 1. April 1922 die Gaswerke, Elektrizitätswerke, Wasserwerke, Straßenbahnen und den Schlacht- und Viehhof aus der engeren Verwaltung herausgenommen und in die Form je einer selbständigen wirtschaftlichen Unternehmung nach kaufmännischen Grundsätzen gebracht[22]. Das zu den Unternehmen jeweils gehörende Vermögen bildet einen gesondert zu verwaltenden Teil des Stammvermögens. Die Verwaltung der Unternehmungen wird vom Vorstand, der aus einer oder mehreren vom Rat und den Stadtverordneten ernannten Personen bestehen kann, geführt und vom Verwaltungsrat, der die Stelle des Aufsichtsrats bei einer Aktiengesellschaft einnimmt, überwacht. Für die Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke ge-

[22] Im Jahre 1930 hat Dresden seine Wirtschaftsunternehmungen in die Form der Aktiengesellschaft umgewandelt, das Aktienkapital ist aber vollständig im Besitz der Stadt geblieben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

meinsam, für die Straßenbahnen und für den Vieh- und Schlachthof wird je ein Verwaltungsrat gebildet. Jeder Verwaltungsrat besteht aus sechs Ratsmitgliedern und aus der gleichen Anzahl von Stadtverordneten. Er kann durch Zuwahl von Mitgliedern ergänzt werden, die weder dem Rate noch dem Stadtverordnetenkollegium angehören dürfen und deren Gesamtzahl nicht mehr als die Hälfte der den städtischen Körperschaften angehörenden Mitglieder betragen darf. Zu diesen Mitgliedern gehört ein ständiger stimmberechtigter Vertreter der Betriebsräte und ein gleicher Vertreter der Beamten- und Angestelltenausschüsse, die von den betreffenden Gruppen zu wählen sind. Die dann noch zu wählenden Mitglieder werden auf Vorschlag des Verwaltungsrats von den Stadtverordneten für je drei Geschäftsjahre gewählt.

Den städtischen Körperschaften bleibt vorbehalten:

a) die Wahl der Mitglieder des Verwaltungsrates;

b) die Veräußerung, Verpachtung oder Stillegung des Unternehmens sowie die Veräußerung und Verpachtung von Grundstücken desselben im ganzen oder der Abschluß von Betriebs- oder Gesellschaftsverträgen über dasselbe, sowie die Übernahme bleibender Verbindlichkeiten;

c) die Erhöhung des Anlagekapitals der Unternehmungen aus städtischen Mitteln, insbesondere die Aufnahme von Anleihen;

d) die Feststellung der in den Gesamthaushaltsplan als Überschuß oder Zuschuß einzustellenden Abschlußsumme des Betriebshaushaltsplanes;

e) bei Mehrausgaben, die für den Gesamthaushalt den Überschuß vermindern oder den Zuschuß erhöhen, die Bewilligung der hierfür erforderlichen Mittel vor deren Verausgabung;

f) die Beschlußfassung über die Verwendung eines am Jahresschluß gegenüber der Einstellung im Gesamthaushaltsplan sich ergebenden Mehrüberschusses oder über die Deckung eines demgegenüber sich ergebenden Fehlbetrags;

g) die Entgegennahme des Jahresberichts sowie die Genehmigung und Richtigsprechung der Jahresrechnung und die Entlastung des Vorstandes und des Verwaltungsrates;

h) die Ergänzung, Änderung oder Aufhebung der Verwaltungsordnung.

Das Geschäftsjahr ist gleich dem städtischen Haushaltjahr, laufend vom 1. April bis 31. März des nächsten Jahres. Vor Beginn des Geschäftsjahres hat der Vorstand einen Voranschlag über die voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben, getrennt nach dem ordentlichen und außerordentlichen Bedarf — Betriebshaushaltsplan — dem Verwaltungsrate vorzulegen. Bei Aufstellung des Betriebshaushaltsplanes ist davon auszugehen, daß jeder Betrieb aus laufenden Einnahmen außer den eigentlichen Betriebskosten die Verzinsung und Tilgung der für ihn aufgewendeten An-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

leihemittel, die Ruhestandsunterstützungen für seine Beamten und deren Hinterbliebenen sowie einen Beitrag zu den Kosten der allgemeinen Verwaltung zu decken sowie die Mittel zur Erneuerung der Anlagen anzusammeln hat. Der Verwaltungsrat hat den Haushaltsplan in seinen einzelnen Positionen festzustellen und hierbei auch die Höhe der erforderlichen Erneuerungsrücklagen vorläufig festzusetzen. Der sich im ordentlichen Haushaltsplan ergebende Gewinn oder Verlust wird in den städtischen Gesamthaushaltsplan in einer Ziffer als Überschuß oder Zuschuß eingestellt und durch Beschluß der städtischen Körperschaften festgestellt. Die außerhaushaltplanmäßig erforderlichen Mittel werden vom Verwaltungsrat aus dem eigenen Vermögen des Unternehmens bereitgestellt oder als Erhöhung der Vermögenseinlage der Stadtgemeinde beziehungsweise als Anleihebedarf bei den städtischen Körperschaften angefordert und von diesen bewilligt. Überschreitungen der im Betriebshaushaltsplan eingestellten oder besonders bewilligten Ausgabesummen unterliegen nur insoweit der Beschlußfassung der städtischen Körperschaften, als dadurch die Endsumme des Betriebshaushaltsplanes berührt oder die von den städtischen Körperschaften bewilligten Mittel in der Endsumme überschritten werden. Der Gewinn oder Verlust jedes Geschäftsjahres wird durch kaufmännische Inventur, Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung festgestellt.

Für jeden Betrieb wird eine Erneuerungsrücklage zur Deckung der Kosten für die Erneuerung der Anlagen und ein Reservefonds zur Deckung etwaiger bilanzmäßiger Verluste und zur etwa erforderlichen Ergänzung der Überschüsse aus dem im Gesamthaushalt vorgesehenen Betrag gebildet.

Der wirtschaftliche Wirkungsgrad der kommunalen Gasanstalten wird vielfach noch dadurch zu vergrößern gesucht, daß das einzelne Werk nicht nur verselbständigt, sondern auch — wie es in gewisser Weise schon das Beispiel von Dresden zeigt — mit anderen gemeindlichen Betrieben unter einer gemeinsamen Leitung zusammengefaßt wird. Es handelt sich dabei nicht nur um den sonst oft nur unter verwaltungsmäßig großen Schwierigkeiten und ökonomischen Verlusten möglichen Ausgleich verschiedener Gemeindeunternehmen am gleichen Orte (Beispiel: Gas- und Elektrizitätswerke), sondern auch und noch mehr um unmittelbare Ersparnisse durch Gemeinsamkeit etwa der bau- und maschinentechnischen, der Einkaufs- und anderen Abteilungen; ferner durch Zusammenfassung der Buchhaltereien, Kassen-, Kontroll- und Erhebungsorgane usw. Dieser Vereinheitlichungsgedanke trägt trotz der mancherlei ideellen und materiellen Vorteile, die unter der Voraussetzung günstiger Wirtschafts- und ausreichender Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten auch der Wettbewerb verschiedener Gemeindeunternehmungen am gleichen Orte bringen mag, erhebliche Vorteile in sich, so daß er vielfach Anwendung findet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wenn der Rationalisierungsprozeß der kommunalen Wirtschaftsbetätigung bei der Beseitigung der hervorstechendsten Nachteile der reinen Regieunternehmung durch die Bildung verselbständigter Organisationsformen nicht stehen geblieben ist, sondern nach noch freieren Formen gesucht hat, so geschah das vielfach in der Meinung, daß auch die verselbständigte Unternehmung im Rahmen des öffentlichen Rechtes noch zu sehr behördlich durchsetzt sei und daher den Leistungsgrad der Privatwirtschaft doch nicht völlig erreichen könne. Solange die Vorschriften über Willenserklärungen, Rechtsverpflichtungen usw. der Gemeinden bestehen, wie es ihre einheitliche Verwaltung erfordert, könne sich, so wird argumentiert, ein werbendes Unternehmen innerhalb der Gemeindeverfassung nicht voll auswirken, auch wenn irgendwelchen Ausschüssen mehr oder weniger weitgehende Befugnisse übertragen werden. Eine größere Anzahl von Städten hat daher die Gaswerke und andere Unternehmungen in die Form von Gesellschaften des privaten Rechtes, deren Anteile ausschließlich in kommunalem Besitze sind, überführt. So entstanden Unternehmungen, die zwar äußerlich selbständige, nach kaufmännischen Grundsätzen arbeitende Wirtschaftsgebilde darstellen, tatsächlich aber in Gesellschaftsform betriebene Zweige der öffentlichen Verwaltung und Wirtschaft sind. Für ihre Errichtung war in der Nachkriegszeit vor allem auch die Frage der Kapitalbeschaffung maßgebend. Gerade durch die privatrechtliche Organisation eröffnen sich in erster Linie bei der Aktiengesellschaft Möglichkeiten der Finanzierung, so z. B. durch Ausgabe von Obligationen, die bei der zunehmenden Verschlechterung der kommunalen Finanzen und des Anleihemarktes die Gemeinden vielfach geradezu zu diesen Formen gezwungen haben. Während die Kommunen in den letzten Jahren für die Aufnahme von Anleihen — besonders Auslandsanleihen — auf große, vielfach kaum überwindbare Schwierigkeiten stoßen, steht der öffentlichen Kapitalgesellschaft der Kapitalmarkt in gleichem Umfang zur Verfügung wie einer privaten Handelsgesellschaft[23].

---

[23] Die Frage, ob die Form der A.-G. oder die Form der G. m. b. H. bei der Bildung öffentlicher Kapitalgesellschaften gewählt werden soll, ist örtlich verschieden beantwortet worden. Königsberg, Altona und Hamburg beispielshalber haben ihre Gaswerke als G. m. b. H.; Berlin, Stettin und Halle als A.-G. organisiert. Beide Formen haben ihre Vorzüge und Nachteile. Die gesetzlichen Bestimmungen betreffend die Gründung und die Aufstel-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Das erste, freilich nicht allzusehr beachtete Beispiel für die Überführung eines kommunalen Betriebes in die Privatrechtsform hat die niederrheinische Industriestadt Sterkrade gegeben, die ihr Gaswerk schon seit Jahrzehnten als eine Aktiengesellschaft betreibt. Nach der ersten Großstadt, die auf diesem Gebiete bahnbrechend vorangegangen ist, spricht man vom „Königsberger System".

Im Jahre 1919 unterbreitete der Magistrat Königsberg der Stadtverordnetenversammlung den Antrag, das städtische Gaswerk in eine Städtische Gasbetriebsgesellschaft Königsberg G. m. b. H. umzuwandeln. In der Begründung des Antrags heißt es: „Um das städtische Gaswerk, das in technischer Beziehung allen Anforderungen entspricht, zu einem im Interesse aller Steuerzahler sich rentierenden, mustergültigen Institut auszubauen, wird empfohlen, dasselbe aus dem Rahmen der städtischen Verwaltung auszusondern und durch eine Betriebsgesellschaft zu betreiben. Aus dieser Neuorganisation ergeben sich gegen die bisherigen folgende Veränderungen und Vorteile: Die Geschäftsführung hat alle laufenden Arbeiten selbständig und unter voller Verantwortung zu erledigen wie bei einem industriellen Großunternehmen. Der Einfluß der städtischen Körperschaften ist dadurch in vollem Maße gewahrt, daß die Stadt sämtliche Anteile besitzt; vor allem ist aber der von den städtischen Körperschaften zu wählende Aufsichtsrat befugt und verpflichtet, die Geschäfte der Gesellschaft in allen Zweigen zu überwachen und sich von dem Gang der Angelegenheiten der Gesellschaft zu unterrichten. Durch die Einführung der rein kaufmännischen Buchführung wird eine genaue und jederzeitige Übersicht darüber möglich, ob das Unternehmen mit Verlust oder Gewinn arbeitet, was bisher nicht möglich war."

Am 1. Juli 1921 wurden das Wasserwerk und das Kanalisationswerk der Gesellschaft, die sich während des Währungsverfalls bewährte, angeschlossen und endlich wurde im März 1922 auch die völlige Verschmelzung mit dem Elektrizitätswerk und der Straßenbahn vollzogen. Die „Königsberger Werke und Straßenbahn G. m. b. H." genannte Gesellschaft ist eine Betriebsgesellschaft, d. h. das Eigentum an Grund und Boden, an Gebäuden und an allem Material ist dem Eigentum der Stadtgemeinde verblieben, ebenfalls geht alles, was die Gesellschaft erwirbt, im selben Augenblick in den Besitz der Stadt über. Aufgabe der Gesellschaft ist lediglich die auftragsweise Führung des Betriebes. Alle Fragen grundsätzlicher Natur, insbesondere Tarif-

---

lung der Bilanz sind bei der A.-G. strenger, während bei der G. m. b. H. dem inneren Ausbau größere Bewegungsfreiheit und doch zugleich auch die Möglichkeit bleibt, die strengeren Bestimmungen der A.-G. und insbesondere die Einrichtung des Aufsichtsrats zu übernehmen. Tatsächlich hat auch regelmäßig das Institut des Aufsichtsrats bei der öffentlichen G. m. b. H. Eingang gefunden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

verträge, Anstellungsgrundsätze sind von der G. m. b. H. nicht selbständig, sondern im Einvernehmen mit der zuständigen städtischen Körperschaft zu regeln. Jede Regelung allgemeiner Art, die von den städtischen Körperschaften für die Beamten, Angestellten und Arbeiter beschlossen wird, ist auch für die G. m. b. H. maßgebend und bindend. Alle Einzelfragen sind nach den von den städtischen Körperschaften festgestellten Richtlinien von der G. m. b. H. selbständig zu erledigen.

Der Aufsichtsrat der Königsberger Werke und Straßenbahn G. m. b. H. besteht aus Mitgliedern des Magistrats, Stadtverordneten und anderen sachverständigen Personen einschließlich der Betriebsvertreter. Die Magistratsmitglieder ernennt der Oberbürgermeister und bezeichnet unter ihnen auch den Vorsitzenden und seinen Stellvertreter; die übrigen Mitglieder werden von der Stadtverordnetenversammlung jedesmal auf ein Jahr gewählt. Unter den Bürgervertretern muß sich mindestens eine bestimmte Anzahl sachverständiger Vertreter von Handel und Industrie befinden. Die Stadtverordneten gehören allen Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung an. Ein Mitglied des Aufsichtsrats aus der Zahl der Magistratsmitglieder fungiert als geschäftsführendes Mitglied des Aufsichtsrats und ist damit der Dezernent für die Werke. In seiner Hand liegt die notwendige dauernde Verknüpfung mit der allgemeinen Wirtschaftspolitik der Stadtverwaltung.

Das Königsberger Beispiel ist in einer Anzahl von Gemeinden — namentlich größeren Städten, in denen der Geschäftskreis des Gaswerkes besonders umfangreich und die Verwaltung schwierig ist — nachgeahmt worden. Insbesondere hat auch die Konstruktion besonderer Betriebsgesellschaften, denen die im Eigentum der Stadt verbleibenden Werke lediglich zur Geschäftsführung übergeben werden, vielfach Zustimmung gefunden. Das Verhältnis der Stadt zur Betriebsgesellschaft wird dabei durch die Pacht- oder Konzessionsverträge, in denen die einzelnen Bedingungen für die Ausnützung der öffentlichen Objekte festgelegt sind, geregelt. In diesen Verträgen treffen die Gemeinden alle diejenigen Abmachungen, die im öffentlichen Interesse wichtig erscheinen. So finden sich in den Pacht- und Konzessionsverträgen oftmals Bestimmungen über die Festsetzung der Tarife, den Ausbau des Leitungsnetzes u. dgl. Beispielsweise heißt es in dem Pachtvertrag zwischen der Stadt Berlin und den Berliner Städtischen Gaswerken A.-G.:

„Die Gesellschaft hat die Werke im Sinne der Gemeinwirtschaft zu führen und eine Tarifpolitik zu betreiben, die den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Allgemeinheit Rechnung trägt. Die Preise für Gas sind so zu bemessen, daß der tatsächliche Aufwand für Verzinsung und Til-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gung des Anleihe- und Betriebskapitals gesichert ist und die Gestehungskosten einschließlich der erforderlichen Abschreibungen und Rücklagen gedeckt werden."

Trotz der unleugbaren Vorteile des Königsberger Systems und trotz seiner Anwendung auch in einer Reihe von Städten hat es sich keine allgemeine Anerkennung verschaffen können. Die Schwierigkeiten liegen nicht zuletzt in dem notwendigen weitgehenden Verzicht der Stadtverordnetenversammlung auf eine unmittelbare Wahrnehmung ihrer Rechte. Die öffentlichen Körperschaften haben nach geltendem Recht zwar mannigfache Möglichkeiten, die Geschäftsführung ihrer Kapitalgesellschaften zu überwachen und zu beeinflussen. Ihr ausschließlicher Anteil bzw. Aktienbesitz gibt ihnen die Herrschaft über die Verfassungsgestaltung der Gesellschaft. Sie sind dadurch befähigt, die Organe nach ihren Wünschen auszubilden, die Zuständigkeit der Organe in ihrem Sinne abzugrenzen und sich unmittelbare Überwachungs- und Mitverwaltungsrechte zu sichern. Aber alle diese Möglichkeiten schließen es nicht aus, daß zwischen der Willensbildung der Stadtverordnetenversammlung und der Geschäftsführung des Unternehmens manchmal erhebliche Differenzen entstehen können. Denn daß die Vorstandsmitglieder und Geschäftsführer den Zusammenhang mit der allgemeinen Gemeindeverwaltung zurücktreten lassen und den Gesellschaftsegoismus oft zu stark betonen, ist ebenso natürlich wie die Überspannung des Reglementierungsgedankens auf der anderen Seite. Die rein kommunale A.-G. oder G. m. b. H. dürfte auf dem Gebiete der Gaswirtschaft — namentlich unter den augenblicklichen Verhältnissen, insbesondere auch am Geld- und Kapitalmarkte — noch weitere Verbreitung finden, besonders wenn es gelingt, durch entsprechende Ausgestaltung interner Verträge die Rechte der städtischen Selbstverwaltungskörperschaften ausreichend zu sichern[24].

Der rechtlichen Konstruktion nach gleichartig, dem inneren Wesen nach aber grundsätzlich verschieden ist die für die Herbeiführung größerer Wirtschaftlichkeit oft ganz besonders empfohlene gemischtwirtschaftliche Unternehmung. Bei ihr teilen sich private und öffentliche

[24] Vgl. hierzu Elsas, Städte, Werke, Steuern, a. a. O. (S. 21): „Es ist im Rahmen der gesamten Kommunalpolitik unmöglich, einen Teil der Finanzpolitik vom Standpunkt der Gesamtverwaltung und einen andern Teil der Finanzpolitik vom Standpunkt der Werke aus zu betreiben."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Körperschaft in Kapitalbeschaffung und -verwaltung. Die Vorteile des öffentlichen Betriebes sollen sich so mit denen des privaten harmonisch vereinigen. In der Gaswirtschaft hat die gemischtwirtschaftliche Unternehmung namentlich in den letzten Jahren vor dem Kriege Fuß gefaßt. In der ersten Zeit nach dem Kriege verlor sie an Bedeutung. Hierfür war einmal der Gesichtspunkt maßgebend, daß die Gemeinden infolge ihrer Finanzlage gezwungen waren, die Betriebe in stärkstem Maße als Einnahmequelle auszubeuten. Dabei wurde die Teilnahme von Privatkapital am Gewinn als nicht erwünscht angesehen. Zum anderen sprach unter dem Einfluß der Sozialisierungsgedanken nach Kriegsende stark auch die Befürchtung mit, daß bei Mitwirkung des Privatkapitales der rein privatwirtschaftliche Rentabilitätsgesichtspunkt gegenüber dem kommunalpolitischen bei der Geschäftsgebarung selbst zu stark betont werden könnte. Das Fehlen des privaten Kapitales bei der Finanzierung fiel in den Zeiten der Inflation kaum ins Gewicht. Die im Verlaufe der letzten Jahre aufgetretenen Schwierigkeiten in der Kapitalbeschaffung für die öffentlichen Körperschaften sind hingegen der Ausbreitung der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung förderlich. Dieser Tendenz wird nur zum Teil durch die Tatsache entgegengewirkt, daß die gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen der steuerlichen Vorteile nicht teilhaftig werden, die den rein kommunalen Unternehmungen eingeräumt sind. Von erheblicherer Bedeutung ist aber auch heute der Einwand, daß der kommunale Einfluß bei der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung — auch wenn die Gemeinde die Mehrheit der Geschäftsanteile besitzt — naturgemäß noch weit weniger gewahrt werden könne als bei der öffentlichen Unternehmung in Privatrechtsform. Man schreckt so vor der „Entkommunalisierung" als einem Verzicht auf bedeutsamen geschichtlichen Fortschritt vielfach zurück.

Außer den bereits erwähnten Gründen hat zur Schaffung gemischtwirtschaftlicher Unternehmungen auf dem Gebiete der Gaswirtschaft oft auch das Bestreben der Städte beigetragen, sich von Konzessionsverträgen, die sie mit Privatgesellschaften geschlossen und die sich im Laufe der Zeit als störend erwiesen hatten, sowie von sonstigen Hemmnissen, die einer rein kommunalen Betätigung im Wege standen, zu befreien. Die Errichtung einer gemischtwirtschaftlichen Unternehmung ist in diesem Falle also ein Ausdruck für das Eindringen der öffentlichen Hand in bislang von der Privatwirtschaft allein in Anspruch genommene Gebiete, während sie sonst in zahlreichen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Fällen gerade als Abkehr von der rein kommunalen Unternehmung erfolgt ist[25].

Die gemischtwirtschaftliche Unternehmung findet sich in der Gaswirtschaft besonders häufig in kleineren Städten, die das Risiko für die Errichtung eigener Anstalten nicht allein auf sich nehmen wollten oder konnten. Als private Teilhaber treten hier vielfach die bereits früher erwähnten großen Gasgesellschaften auf.

3. Die zwischenörtliche Organisation.

Mit der Ausdehnung der Gasfernversorgung gewinnt die interkommunale Unternehmung in der Gaswirtschaft ständig an Umfang und Bedeutung. Die einfachste Form solcher zwischenörtlichen Unternehmungen liegt da vor, wo Gemeinden zugleich die Versorgung der umliegenden Vor- und Nachbarorte auf Grund von Lieferungsverträgen übernehmen. Mit der ständigen Vermehrung der konsumierenden Bevölkerung und der dadurch ermöglichten rationelleren Ausnützung der Produktionsanlagen steigen im allgemeinen auch die Erträge des Unternehmens. Insofern ist die Unternehmergemeinde an der Ausweitung und alleinigen Ausschöpfung des Versorgungsgebietes interessiert. Andererseits birgt der Betrieb der Gaswerke stets ein gewisses Risiko in sich, da nicht übersehen werden kann, ob nicht Umwälzungen technischer Art, die die Anlagen über die normale Abschreibungsquote hinaus entwerten, eintreten. Dieses Risiko liegt allein auf den Schultern der Unternehmergemeinde. Die angeschlossenen Gemeinden haben zwar den Nutzen von dem auch in ihrem Interesse groß angelegten Werk, teilen aber das Risiko nicht. Die Unternehmergemeinde hat außerdem allein ihren Kredit zum Ausbau und Betrieb des Werkes und des Verteilungsnetzes zur Verfügung zu stellen. Je größer das Versorgungsgebiet wird oder aus Gründen rationeller Betriebsgestaltung werden soll, und je angespannter die Verhältnisse am Kapitalmarkte sind, desto schwerer trägt sie an der ausschließlichen Belastung durch Risiko und Kreditnahme. Vor allem kleinere und leistungsschwächere Gemeinden sind dazu oft außerstande. Die Verhältnisse deuten hier vielfach auf eine organisatorische Gestaltung in der Weise hin, daß die Gasversorgung nicht nur hinsichtlich des Gebietes, sondern auch hinsichtlich der Eigen-

[25] Siehe dazu Harms, Die Überführung kommunaler Betriebe in die Form der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung. Berlin 1915. S. 19ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

tumsverhältnisse wenigstens in gewissem Umfange interkommunal wird, so daß Risiko und Kapitallasten auf mehrere Schultern verteilt werden können. Auf eine solche Lösung deutet auch der Wunsch vieler Gemeinden nach Sicherstellung ihrer örtlichen Interessen beim Ausbau der Gasfernversorgung hin.

Namentlich in den letzten Jahren sind zahlreiche interkommunale Gasversorgungsunternehmungen entstanden. Außer unmittelbar interessierten Bezugsgemeinden beteiligen sich in zunehmendem Maße dabei auch die über den örtlichen Bereich hinausreichenden „weiteren" Kommunalverbände, insbesondere die Kreise. Da sie weithin über das Wegerecht verfügen, ist der Ausbau der Großgasversorgung vielfach nur möglich, wenn sie die Konzession für die Benutzung der öffentlichen Wege erteilen. Sind sie an der Unternehmung beteiligt, so entfallen die Schwierigkeiten, die sonst mit dieser Konzessionserteilung gelegentlich verknüpft sind. Hauptaufgabe der weiteren Kommunalverbände ist es, in der interkommunalen Unternehmung die Belange vor allem kleinerer Gemeinden einheitlich wahrzunehmen. Zu diesem Zwecke stellen sie vielfach auch Musterverträge auf, die bei Anschluß der Gemeinden an das Großgaswerk zugrunde gelegt werden. Auch sonst bilden die weiteren Kommunalverbände einen wichtigen Ausgleichsfaktor der örtlichen, oft widerstreitenden Interessen. Diese Aufgabe fällt auch dem Staat da zu, wo er, wie insbesondere in Sachsen, Thüringen und Hessen, sich an gaswirtschaftlichen Unternehmungen in den letzten Jahren beteiligt hat. So ist z. B. für die „Hekoga" (Hessische Kommunale Gasversorgung) satzungsgemäß bestimmt, daß, um eine Majorisierung der beteiligten Gemeinden und Gemeindeverbände durch die Städte zu vermeiden, die Anteilsquote für beide nicht mehr als je 49% des Aktienkapitales betragen darf. Der Staat Hessen vertritt als ausgleichendes Element 2% des Aktienkapitales.

Das gelegentliche Eindringen der Länder in die Gaswirtschaft ist eines der interessantesten Anzeichen, das beim Aufbau der Großgasversorgung im Verlaufe der letzten Jahre beobachtet werden konnte und aus dem Wunsche nach Übernahme neuer wirtschaftlicher Aufgaben mitzuerklären ist. Vergleiche mit der Entwicklung in der Elektrizitätswirtschaft liegen nahe. Besonders lehrreich sind die Verhältnisse in Sachsen, wo der staatliche Einfluß sich weitaus am stärksten fühlbar macht[26]. Schon im Jahre

[26] Siehe dazu Müller, „Die Großgasversorgung Sachsens". „Das Gas- und Wasserfach". 69. Jahrg. 46. Heft. München 1926. S. 989ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

1923 hat die „Landesstelle für Gemeinwirtschaft" der sächsischen Regierung eine Denkschrift über den künftigen Ausbau der Gasversorgung Sachsens unterbreitet, in der ausgeführt wird, daß die Gaswirtschaft künftig nicht mehr eine kommunale, sondern eine interkommunale Sache sei, und daß sie rationell nur auf derselben Grundlage gestaltet werden könne, auf der sich die Elektrizitätsversorgung in den letzten Jahren vollzogen habe. Die Elektrizitäts- und Gasversorgung gehörten aber überhaupt in eine große zentrale Organisation, weil nur auf diese Weise die größtmöglichen Ersparnisse erzielt werden könnten. Auf Grund dieser Überlegungen werden am Schluß der Denkschrift unter andern folgende Gesichtspunkte für die Gasversorgung Sachsens aufgestellt: „Die Sorge für die Durchführung einer planmäßigen Gasversorgung Sachsens liegt der Staatsregierung ob. Sie hat nach Gehör eines Ausschusses, in dem alle Interessenten vertreten sind, oder einer anderen Interessenvertretung darauf hinzuwirken, daß alle künftigen Bauten, die der Gasversorgung dienen, den aufgestellten technisch-wirtschaftlichen Richtlinien entsprechen. Als Machtmittel gegenüber Gemeinden, Gemeindevertretungen und Privatunternehmern, die sich in den Gesamtplan nicht einordnen wollen, ist von dem Recht der Staatsregierung, die Genehmigung zur Anlegung von Rohrleitungen in die Staatsstraßen oder das übrige Staatseigentum zu versagen, Gebrauch zu machen. Die Beteiligung des Staates an den gaserzeugenden Werken ist weiter auszudehnen mit dem Ziel, alle Interessenten zu einer einheitlich geleiteten Organisation unter Führung des Staates zusammenzuschließen und von dieser aus die gesamte Gaserzeugung Sachsens zu betreiben." In Verfolg dieser Zielsetzungen gründete die „Elektra A.-G." (die Finanzierungsgesellschaft der Staatsbetriebe) 1924 in Gemeinschaft mit dem Gasversorgungsverband Flöha die „Gasversorgung Mittelsachsen A.-G." und 1925 die „Gasversorgung Westsachsen A.-G."; im Jahre 1928 entstand endlich die bereits früher erwähnte „Landesgasversorgung Sachsen A.-G.", die, durch die „Elektra A.-G." zusammen mit der „Energie A.-G. Oetzsch-Markkleeberg" (Enak) begründet, sich die Aufgabe setzt, nach wirtschaftlichen Grundsätzen und unter Berücksichtigung der öffentlichen Belange den Zusammenschluß der einzelnen Gaswerke, die Ausbreitung der Gasversorgung und den Anschluß an die größten Gaserzeugungsstätten herbeizuführen. Die Absichten der Gründer gehen aber noch weiter. Sie sind sich darüber einig, daß das Ziel der Energiewirtschaft sein muß, die Elektrizitäts- und Gasversorgung des Landes möglichst in einem Gesamtunternehmen zusammenzufassen. Damit wird die alte Parole der staatlichen Elektrizitätswerke: „Versorgung vom Großkraftwerk bis zur letzten Lampe in eine Hand", aufgenommen und auf die Gasversorgung ausgedehnt.

Nicht so stark wie in Sachsen, immerhin aber erheblich, ist der Einfluß des Landes Thüringen auf die Gasversorgung des Landes. Er ist hier mehr beratender und vermittelnder Natur. Der Gedanke, die Gasversorgung von Staats wegen zentralistisch und finanziell führend zu entwickeln, mußte schon aus finanziellen Gründen aufgegeben werden. Dieser Verzicht fiel

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dem Staat um so leichter, als immer stärker die Selbstverwaltungskörper des Landes, namentlich auch die Landkreise sich berufen fühlten, sich der Gasversorgung ihrer noch nicht versorgten Gebiete einzeln und im Zusammenschluß anzunehmen. Das Wirtschaftsministerium hat grundsätzlich die von den Landkreisen in Anspruch genommene Zuständigkeit anerkannt und deren Absichten, möglichst große Gasabnehmergruppen entstehen zu lassen, unterstützt. Finanziell hat sich der Staat in erster Linie an dem neugegründeten „Großgaswerk Erfurt A.-G." sowie an der in Verbindung damit errichteten „Gasfernversorgung Erfurt A.-G." beteiligt. Hierfür war die Tatsache maßgebend, daß das Erfurter Werk im Wirtschaftsgebiet Thüringen das leistungsfähigste und in der Gaserzeugung billigste Unternehmen ist. Ferner ist noch die Beteiligung des Staates an der „Kreis- und Landesgasversorgung Thüringen-Hessen G. m. b. H." zu erwähnen[27].

Preußen ist an der Ferngasversorgung insbesondere durch seinen Zechenbesitz interessiert. Seit 1930 ist es an der „Thüringer Gasgesellschaft" über die „Preußische Elektrizitäts-A.-G." maßgebend beteiligt. Für diese Beteiligung waren auch elektrizitätswirtschaftliche Interessen mitbestimmend. Die Stromversorgungsgebiete der „Preußenelektra" und der „Thüringer Gasgesellschaft" überschnitten sich an verschiedenen Stellen; es galt, die sich hieraus ergebenden Gegensätze zu beseitigen.

In den übrigen Ländern spielt die Beteiligung des Staates an gaswirtschaftlichen Unternehmungen, soweit es sich übersehen läßt, keine erhebliche Rolle. An der „Westfälischen Ferngas A.-G." sind das Land Lippe und der Freistaat Oldenburg, jedoch nur in geringem Maße, beteiligt.

Die nächstliegende Form für die Bildung interkommunaler Gasversorgungsgesellschaften wäre an sich der öffentlich-rechtliche Zweckverband[28]. Von dieser Möglichkeit aber ist kaum Gebrauch gemacht worden, vor allem infolge der zum Teil eben mit dem öffentlich-rechtlichen Charakter eng zusammenhängenden Kompliziertheit der dafür gesetzlich festgelegten Normen. In erheblichem Maße hat dagegen die rein kommunale bzw. öffentliche A.-G. oder G. m. b. H. auf interkommunaler Grundlage Anwendung gefunden. Weitaus am verbreitetsten ist aber die gemischtwirtschaftliche Unternehmung. Nicht selten, insbesondere da, wo nur kleinere Gemeinden und Landkreise in Betracht kommen, haben die öffentlichen Körperschaften sich aus Mangel an Erfahrung auf technischem Gebiete und aus der Erkenntnis heraus, daß die Neuschaffung großer Unternehmungen ganz mit eigenen Kräften

---

[27] Siehe dazu Brill, „Zur Gasfernversorgung in Thüringen". „Die Gemeinde", Halbmonatsschrift für sozialistische Arbeit in Stadt und Land. 6. Jahrg. 16. Heft. Berlin 1929. S. 745ff.

[28] Vgl. Elsas in „Handwörterbuch der Wohlfahrtspflege". 1929. S. 818.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ein zu großes Wagnis für sie darstelle, sich für die Mitbeteiligung privater Gesellschaften wegen deren größerer Erfahrung und Sachkenntnis entschieden, um wenigstens für die Vorbereitungsarbeiten, den ersten Ausbau, die Gewinnung von Abnehmern, den Beginn des Betriebes technisch qualifizierte, an der guten Führung und zweckmäßigen Einrichtung interessierte Mitarbeiter zu haben. In den letzten Jahren hat zur Schaffung gemischtwirtschaftlicher Unternehmungen vor allem auch, wie bereits für die örtliche Organisation festgestellt werden konnte, die Frage der Kapitalbeschaffung geführt. Sie hat gegenüber der Vorkriegszeit eine völlig andere Wendung erhalten. Während damals der billige kommunale Kredit einen besonderen Anreiz für die private Industrie bildete, sich an gemeindlichen Unternehmungen zu beteiligen, verstärkt heute gerade umgekehrt die den Privaten erleichterte Kapitalaufbringung nicht selten die Neigung der Kommunen zur Zusammenarbeit mit der Privatindustrie.

Als bedeutsam für die Bildung gemischtwirtschaftlicher Unternehmungen hat sich in der neuesten Zeit auch das Bestreben der Gemeinden erwiesen, sich durch die Hinzuziehung solcher privater Gesellschaften, die über eigene Kohlenzechen verfügen und damit den Rohstoff für die Gasproduktion billiger zu liefern vermögen, günstigere Herstellungsgrundlagen zu verschaffen. So hat z. B. die Stadt Köln beschlossen, mit der „Ruhrgas A.-G." in Köln eine Kokerei auf gemischtwirtschaftlicher Grundlage, der die Selbstverbrauchsrechte des Bergbaus zugute kommen, zu errichten. Die „Großgaserei Mitteldeutschland A.-G.", die von der Stadt Magdeburg und der „Deutschen Continental Gasgesellschaft" errichtet wurde, stützt sich auf einen Kohlenlieferungsvertrag mit der der genannten Gasgesellschaft gehörigen „Zeche Westfalen" und hat so vor anderen Gasanstalten von vornherein nicht unbeträchtliche Vorteile.

Die interkommunalen Gasversorgungsunternehmungen sind entweder Produktionsgesellschaften, wie z. B. das „Großgaswerk Erfurt A.-G.", die „Großgaserei Mitteldeutschland A.-G." in Magdeburg und andere, oder bloße Verteilergesellschaften, wie z. B. die „Gasfernversorgung Erfurt A.-G.", die „Gasversorgung Magdeburg-Anhalt A.-G.", die „Westfälische Ferngas A.-G." usw.; sie können auch, wie es vielfach der Fall ist, beides zugleich sein. Bloße Verteilergesellschaften werden zwischen Konsumgemeinde und Produktionsunternehmung oft in der Absicht eingeschaltet, um eine möglichst einheitliche und nach großzügigen Gesichtspunkten vorgehende Durchführung der Fernversorgung zu gewährleisten und zu verhindern, daß die an der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Abnahme von Ferngas interessierten Stellen dem Großproduzenten vereinzelt gegenübertreten müssen. Aus kreditpolitischen, verwaltungsmäßigen und anderen Gründen erscheint es gelegentlich dem Produzenten ratsam, sich nur auf die Erzeugung zu beschränken, die Verteilungsnetze aber durch Gesellschaften erbauen und betreiben zu lassen, in denen vornehmlich die am Ferngasbezug interessierten Gemeinden und Gemeindeverbände vertreten sind. Der Produzent ist bei der Bildung einer solchen Verteilergesellschaft der Aufgabe enthoben, mit den einzelnen Gemeinden über die Einräumung des Wegebenutzungsrechtes zu verhandeln.

Je größeren Umfang die Gasfernversorgung annimmt, desto größer wird auch die Zahl der Kommunen, die als bloße Gasbezieher auftreten. In dieser Tatsache liegen wichtige organisatorische Neugestaltungen in der Sphäre des Gasabsatzes in den Gemeinden begründet. Sind sie auch vorwiegend örtlicher Natur, so sind sie doch eine unmittelbare Folge der interkommunalen Gasversorgung und sollen deshalb an dieser Stelle behandelt werden. Die Gemeinden, die ihren Gasbedarf von auswärts beziehen, können entweder auch die Verteilung durch den Gasproduzenten vornehmen lassen — ein Fall, wie er am häufigsten im Verhältnis von Unternehmergemeinde zu den Vororten vorhanden ist —, oder sie können die Verteilung durch Dritte bewirken — so z. B. durch Verteilergesellschaften —, oder sie können sich schließlich das Verteilungsmonopol ausschließlich oder begrenzt selbst vorbehalten. Beim ausschließlichen Verteilungsmonopol versorgt die Gemeinde ihr gesamtes Versorgungsgebiet nach eigenem Tarif; beim begrenzten Verteilungsmonopol werden vor allem die Großabnehmer vom Produzenten unmittelbar nach Sondertarifen versorgt. Die größeren Städte vor allem legen besonderen Wert auf die Erhaltung des Verteilungsmonopols, um auf diese Weise die kommunalen Interessen zu wahren und ihre kommunalwirtschaftspolitischen Bedürfnisse befriedigen zu können. So entwickelt sich als charakteristische Unternehmungsform in der Periode der Fernversorgung der Gemeindevertrieb. Aus ehemaligen Produzenten des Gases werden die Städte vielfach zu Händlern mit Gas, die zur Deckung ihres Bedarfes als Großabnehmer entweder mit einem Großproduzenten oder mit einer dazwischengeschalteten Verteilergesellschaft Lieferungsverträge abschließen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Ausgestaltung der Ferngasbezugsverträge ist von größter Bedeutung, namentlich da, wo als Lieferer des Gases private Gesellschaften auftreten. Die Kommunen betrachten es als ihre besondere Aufgabe, in diesen Verträgen für eine ausreichende Berücksichtigung der öffentlichen und gesamtwirtschaftlichen Interessen zu sorgen. Diese Aufgabe wird dadurch außerordentlich erschwert, daß eine Vertragstechnik, die Gewähr für eine auf die Dauer befriedigende Sicherstellung der Belange der Allgemeinheit bietet, sich bisher kaum herausbilden konnte. Die Erfahrungen, die mit der Durchführung von Fernversorgungen gesammelt werden konnten, sind noch zu gering. Die volkswirtschaftliche und kommunalpolitische Zweckmäßigkeit gerade auch der Zechengasversorgungen hängt aber nicht zuletzt von der Vertragsgestaltung ab. Gelingt es hierbei, die Allgemeininteressen genügend berücksichtigt zu erhalten, so werden dadurch die starken Bedenken der Gemeinden hinsichtlich der Machtsteigerung des Bergbaus und der Herabdrückung der Kommunen als Produzenten in der Wirtschaftsorganisation zwar nicht völlig beseitigt, aber doch gemildert werden können.

Die wichtigsten Bestimmungen, die in den Lieferungsverträgen im allgemeinen enthalten sind, sind folgende: Das Gas wird in festgelegter Menge und Eigenschaft für einen bestimmten Zeitraum zu bestimmten Preisen an die Übergabestelle geliefert. Um Preisschwankungen Rechnung zu tragen, wird der Gaspreis in eine Relation zum Kohlenpreis, oft außerdem auch noch zu den Löhnen gesetzt. Ändern sich die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse und die Grundlage für die Preisbewegung gegenüber dem Stande bei Vertragsabschluß in erheblicher Weise, so sieht eine allgemeine Revisionsklausel eine entsprechende Festlegung der Gaspreise vor. Vielfach ist eine Meistbegünstigungsklausel vorhanden, die bestimmt, daß, falls der Lieferer während der Dauer des Vertrags einem anderen öffentlich-rechtlichen Abnehmer Preise einräumt, die unter Berücksichtigung der für die Beurteilung der Preisfrage in Betracht kommenden Umstände niedriger sind als die mit der Gemeinde vereinbarten, der Gemeinde ein Anspruch auf eine entsprechende Herabsetzung ihres Vertragspreises zusteht.

IV. Die Betriebspolitik der öffentlichen Unternehmung.

Die Eigenart der öffentlichen Unternehmung in der Gaswirtschaft prägt sich nicht nur weithin in der Organisationsform, sondern vor allem auch in der Betriebspolitik aus. Die Gemeinden als Besitzer von Gasanstalten treten als Käufer und Verkäufer von Sachgütern und Leistungen auf dem Markte auf und sind in dieser doppelten Eigenschaft in der Lage, allgemein volkswirtschafts- und sozialpolitische Einflüsse geltend zu machen. Das gilt insbesondere einmal für ihre Stellung als Arbeitgeber, zum anderen für ihre Stellung als Liefe-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ranten eines mehr und mehr als unentbehrlich empfundenen Gutes. Die Kommunen haben nach beiden Richtungen hin vielfach vorbildlich gewirkt; ihre Betriebspolitik ist letztlich durch das Interesse des Gemeinwohles bestimmt.

1. Die Regelung der Arbeitsverhältnisse.

Die Zahl der in der Gasindustrie beschäftigten Personen wird für das Jahr 1928 auf etwa 59000 beziffert. Der Anteil solcher städtischer Regieunternehmungen an der Gasversorgung, bei denen häufig eine Anzahl der Beschäftigten nicht ausschließlich im Gaswerk allein, sondern zugleich für andere städtische Betriebe tätig ist, beeinflußt indessen die Zuverlässigkeit der vorliegenden Zahlen. In den 911 reinen Gaswerken, die von der Berufs- und Betriebszählung des Jahres 1925 erfaßt wurden, waren insgesamt 39650 Personen beschäftigt, von denen 35728 auf 743 Werke mit Erzeugungs- und Verteilungsanlagen und 3922 auf die Werke mit lediglich Gasverteilungsanlagen entfallen. Auf die weiter gezählten 430 kombinierten Werke kamen insgesamt 16951 beschäftigte Personen, von denen ein sehr erheblicher Teil auf die Gaserzeugung und Verteilung entfällt.

Die richtige Gestaltung des Verhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer gehört zu den Faktoren, die für den ungestörten Fortgang der Gasproduktion und die ununterbrochene Versorgung der Verbraucher unerläßliche Voraussetzung sind. Die Gemeinden haben daher schon lange vor dem Kriege der Ordnung der Arbeitsbedingungen in den Gaswerken ihre besondere Aufmerksamkeit zugewandt. Sie waren bestrebt, dem Arbeitsverhältnis eine größere Stabilität zu geben und vor allem auch die wirtschaftliche Unsicherheit, die in der Regel mit der Stellung des Lohnarbeiters verbunden ist, zu mindern. Diesem Ziel dienten eine ganze Reihe von Maßnahmen[29]. Nach einer bestimmten Anzahl von Jahren rückte der städtische Arbeiter in die Kategorie der ständigen Arbeiter vor. Mit diesem Aufrücken waren für ihn wichtige Rechte und Vergünstigungen verbunden. Er erhielt vielfach einen Anspruch auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung; seine Entlassung war nicht mehr ohne weiteres möglich. Sehr häufig erhielten Arbeiter, welche längere Zeit im Dienst der Stadt standen, im Krankheitsfalle besondere Unterstützungen. Im Zusammenhang mit dieser Schaffung von ständigen Arbeitern stand die Art der Lohnfestsetzung. Während ursprünglich auch bei den Gemeindearbeitern der Lohn in der Regel

[29] Siehe dazu Mombert, Die deutschen Stadtverwaltungen als Arbeitgeber. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. 132. Band. Leipzig 1910. S. 136ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

von Fall zu Fall nach der Leistungsfähigkeit des einzelnen Arbeiters und nach den Verhältnissen des Arbeitsmarktes bemessen wurde, ohne daß Aufbesserungen nach einheitlichen, allgemein gültigen Gesichtspunkten erfolgten, wurden im Laufe der Zeit immer mehr Lohntafeln mit Lohnskalen, innerhalb deren mit steigendem Dienstalter ein geregeltes Aufrücken stattfand, für die einzelnen Arbeiterkategorien eingeführt. Der Tages- und Stundenlohn wurde vielfach durch den Wochen- und Monatslohn ersetzt. Die Gewährung von Urlaub, die Schaffung eines geordneten Beschwerdeweges, die Einführung längerer Kündigungsfristen und die Einrichtung von Arbeiterausschüssen stellen weitere wichtige Rechte und Vergünstigungen dar, welche noch die Vorkriegszeit den Gemeindearbeitern brachte. Die Stabilisierung der Arbeitsverhältnisse, die die Gemeinden mit all diesen Bestimmungen erstrebten, schloß im Verein mit der Tarifpolitik, die die kommunalen Werke verfolgten, zugleich den Verzicht des Gemeindearbeiters auf Konjunkturlöhne ein. Dafür aber setzte sich in steigendem Umfange bei der Lohnbemessung das Bedarfs- (Unterhalts-) Prinzip durch. Übertrafen so die gemeindlichen Unternehmungen die privaten vielfach auch nicht in der Höhe des Lohns, so gewährten sie dafür im allgemeinen eine die Existenz auf die Dauer sichernde Regelung. Im einzelnen waren die Arbeitsverhältnisse bei den Gemeinden verschieden geordnet; die einen gingen bei ihren sozialen Maßnahmen weiter als die anderen. Immer mehr aber setzte sich bei den Kommunen die Überzeugung durch, daß für sie bei der Regelung der Arbeitsverhältnisse, nicht zuletzt im Interesse einer gesicherten Versorgung der Verbraucher, andere Grundsätze maßgebend sein müßten als in der privaten Wirtschaft.

Im Mittelpunkt der Nachkriegsentwicklung der Arbeiterverhältnisse steht das Tarifvertragswesen. Während noch im Jahre 1918 Tarifverträge eine Seltenheit waren, sind sie heute von dem größten Teil der kommunalen Verwaltungen eingeführt.

Bereits am 5. Februar 1919 vereinbarten der „Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter" und der Vorstand des Deutschen Städtetages Richtlinien für Tarifverträge zwischen Stadtgemeinden und städtischen Arbeitern. Im Juli 1919 empfahlen der „Deutsche Städtetag" und die Gewerkschaft erneut die Durchführung der Richtlinien. Gleichwohl ließ die Durchführung dieser Richtlinien zu wünschen übrig. Die Klarheit und Einheitlichkeit der abgeschlossenen Tarifverträge litt stark darunter, daß zahlreiche Gemeinden sich mit ihren Werken den Privatarbeitgeberverbänden anschlossen. Vertragschließende auf Arbeitnehmerseite waren infolgedessen zahlreiche Gewerkschaften. Dies war für den Vorstand des „Deutschen Städtetages" mit Veranlassung, noch vor dem Ablauf der Richtlinien zur Gründung des „Reichsarbeitgeberverbandes deutscher Gemeinden und Kommunalverbände" zu schreiten.

Zwischen dem „Reichsarbeitgeberverband deutscher Gemeinden und Kommunalverbände" auf Arbeitgeberseite und dem „Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter" sowie dem „Zentralverband der Arbeitnehmer öffent-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

licher Betriebe und Verwaltungen" wurde am 1. Juli 1920 der erste Reichsmanteltarifvertrag (R.M.T.) abgeschlossen. Dieser R.M.T.-Vertrag oder die auf Grund desselben abgeschlossenen Bezirkstarifverträge regeln die Lohn- und Arbeitsverhältnisse für die Gemeindearbeiter und die Arbeiter anderer öffentlicher Betriebe und Verwaltungen. Seit 1920 hat eine Reihe von Neuabschlüssen des R.M.T. stattgefunden. Der Geltungsbereich des R.M.T. erfaßte im Jahre 1928 insgesamt 1301 Verwaltungen mit 5152 Betrieben und 220 606 Beschäftigten. Außerhalb des R.M.T. kommen für Beschäftigte in Betrieben der Gemeinde-, Kreis-, Provinzial- und kommunalen Zweckverbände noch 212 Tarifverträge für insgesamt rund 43 000 Beschäftigte in Betracht.

Der zur Zeit gültige Reichsmanteltarifvertrag — R.M.T.G. VIII — trat am 1. März 1929 in seiner jetzigen Fassung nach Revision des R.M.T.G. 1926 in Kraft. Er regelt in 23 Paragraphen die allgemeinen Arbeitsbedingungen und bildet damit den Rahmen für die bezirklichen, örtlichen und betrieblichen Abkommen bzw. die Einzelarbeitsverträge. § 20 bestimmt ausdrücklich, daß Bezirks-, Orts- und Betriebsgesamtvereinbarungen sowie Einzelarbeitsverträge mit dem Reichstarifvertrage nicht im Widerspruch stehen dürfen, falls sie rechtswirksam sein sollen. Die Unabdingbarkeit des Hauptvertrags nach oben und unten ist damit sichergestellt. Die §§ 1 und 2 umgrenzen den Geltungsbericht des Reichstarifvertrags. § 1 enthält die Verpflichtung für alle Beteiligten, alle in Frage kommenden Arbeitsverträge ausschließlich nach diesem Vertrage zu regeln, und schließt die Beteiligung an Tarifverträgen, die nicht vom Reichsverbande oder den kommunalen Landes- und Provinzialverbänden abgeschlossen sind, aus. Im gleichen Paragraphen wird bestimmt, wie und von wem die Ergänzungs- bzw. Zusatztarife abzuschließen sind. Diese Vertragsbestimmungen sollen zu ihrem Teil die notwendige Einheitlichkeit in der Verbands- und Tarifvertragspolitik gewährleisten — in gleicher Weise zum Schutz für Arbeitgeber und Arbeitnehmer. § 2 enthält die Ausnahmen vom Geltungsbereich. Da im allgemeinen die Vertragsbestimmungen für ständige vollarbeitsfähige Arbeiter gelten, ist es sowohl im Hinblick auf das Leistungsprinzip als auch vornehmlich vom Standpunkt der technischen und wirtschaftlichen Betriebsbedürfnisse aus erforderlich, Sonderregelungen z. B. für vorübergehend und nicht vollbeschäftigte sowie für erheblich erwerbsbeschränkte Arbeiter vorzusehen. Sowohl diese Bestimmungen wie weitere bedingte Ausnahmen auf Grund besonderer Vereinbarungen für bestimmte Betriebsgruppen schaffen die notwendige Elastizität, vermeiden ein starres Schema für verschiedenartige Verhältnisse. Die gleichen Gesichtspunkte läßt die Gestaltung der Arbeitszeitbestimmungen, der Vorschriften über die Vergütung für regelmäßige Mehrarbeit und für im Einzelfall erforderliche Überzeitarbeit erkennen.

Außerhalb des R.M.T.G. werden die Verhältnisse der Angestellten der Werke bezirklich bzw. örtlich und betrieblich geregelt. Einzelanstellungsanträge werden mit den leitenden und sonstigen höheren Angestellten ab-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

geschlossen. Die Bewertung der individuellen Leistung, der Persönlichkeit, ist hier vornehmlich bestimmend für den Inhalt der Verträge. Die übrigen Angestellten unterfallen teils den vom Bezirksarbeitgeberverband abgeschlossenen Angestelltenverträgen, teils Orts-, teils sogenannten Haustarifverträgen.

Ein besonderes Merkmal der Tarifverträge für die im Dienst der kommunalen Gasanstalten stehende Arbeiterschaft bilden die Bestimmungen über die sozialen Leistungen. Es handelt sich dabei um die Weiterentwicklung der Tendenzen, die bereits für die Vorkriegszeit festzustellen waren. So enthält der R.M.T.V. Vorschriften über Lohnzahlung in Krankheitsfällen, für Arbeit an Feiertagen, für Überstunden usw. Auch der Urlaub ist reichszentral geregelt[30] [31].

Löhne, Ruhegeldberechtigung und sonstige Abmachungen werden durch die Bezirkstarifverträge festgelegt. An die Stelle des früher im allgemeinen üblichen Tagelohns bzw. Wochenlohns ist heute durchweg der tarifliche Stundenlohn getreten. Allgemein gewähren die kommunalen Gasanstalten Frauen- und Kindergeld. Von den privaten Gasanstalten abgesehen, besteht jetzt für fast alle Gaswerksarbeiter auch eine Ruhegeld- und Hinterbliebenenversorgung.

Die Gewährung der verschiedenen sozialen Einrichtungen hat sich gerade bei lebenswichtigen Betrieben, wie sie die Gasanstalten darstellen, als besonders bedeutungsvoll erwiesen. Die Allgemeinheit hat ein großes Interesse daran, daß in diesen Betrieben eine zuverlässige Arbeiterschaft vorhanden ist, die, in ihrem Lebensschicksal gesichert und vom Wechsel der Konjunkturen weithin unberührt, eine gleichmäßige und sichere Versorgung durch das Werk verbürgt. Streiks und Aussperrungen in der Gasindustrie wirken sich in der gesamten Wirtschaft nachteilig aus. Nicht zuletzt dank der von

---

[30] Arbeiter mit mindestens einjähriger Dienstzeit erhalten unter Fortzahlung des Lohnes Urlaub. Die Dauer des Urlaubs beträgt

nach dem ersten Dienstjahr	4	Kalendertage
„ „ dritten Dienstjahr	7	„
„ „ fünften Dienstjahr	10	„
„ „ zehnten Dienstjahr	14	„
„ „ zwanzigsten Dienstjahr	17	„

Für über 45 Jahre alte Arbeiter erhöht sich der Urlaub in jeder Stufe um drei Kalendertage. Das gleiche gilt für solche Arbeiter, die im Feuerhaus und an offenen Feuern mit Beschicken und Schlacken beschäftigt sind oder als Retortenarbeiter in Gasfabriken arbeiten, auch dann, wenn sie noch nicht 45 Jahre alt sind. Hier ist besonders auf die schwere und gesundheitsschädliche Arbeit der Gasarbeiter Rücksicht genommen.

[31] Siehe dazu Eding, Ruhelohn und Hinterbliebenenfürsorge für die Arbeitnehmer in den öffentlichen Betrieben und Verwaltungen. Im Auftrage des „Vorstandes des Verbandes der Gemeinde- und Staatsarbeiter" bearbeitet. Berlin 1926.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

den Gemeinden verfolgten Betriebspolitik sind Arbeitseinstellungen in der Gaswirtschaft auch in den unruhigen ersten Jahren nach dem Kriege verhältnismäßig selten gewesen. Im R.M.T. ist seit langem ausdrücklich auch eine Friedenspflicht der Vertragsparteien und ihrer Mitglieder festgelegt. Die Kommunen sehen ihre besondere Aufgabe darin, die Sicherheit der Belieferung auch in Zukunft aufrechtzuerhalten.

2. Die Tarifpolitik.

Die Tarifpolitik der öffentlichen Unternehmung in der Gaswirtschaft ist, wie die vieler anderer öffentlicher Unternehmungen, im wesentlichen Ausdruck dreier Gestaltungselemente. Das erste dieser Elemente ist das betriebswirtschaftlich-technische Interesse des Gaswerkes als solchem, das zweite bilden die volkswirtschafts- und sozialpolitischen Forderungen der Verbraucher, das dritte endlich stellen die finanziellen Ansprüche der allgemeinen kommunalen Verwaltung dar. Das betriebswirtschaftlich-technische Interesse des Gaswerkes zielt auf eine Preisgestaltung ab, die die rationellste Ausnutzung der Produktionsanlagen ermöglicht und eine geordnete Abschreibungspolitik, die Bildung von Erneuerungsrücklagen und ähnliches gestattet. Die Verbraucher erstreben im allgemeinen möglichst niedrige Gaspreise, die es den breitesten Schichten erlauben, Gas zu verwenden. Die Stadtkasse schließlich ist an der Ablieferung möglichst hoher Erträge interessiert. Als Kompromiß der drei oft entgegengesetzt gerichteten Bestrebungen entwickelt sich die jeweilige Tarifpolitik. Sie ist im einzelnen je nach den örtlichen und zeitlichen Verhältnissen verschieden gestaltet; bald überwiegt das eine, bald das andere Element. Immer aber gilt, daß bei der Bemessung des Entgeltes für die Leistungen der öffentlichen Unternehmung, nicht wie es bei der Privatwirtschaft der Fall ist, schlechthin die Marktlage und die Gewinnerzielung entscheidend ist. Die gemeindlichen Gasanstalten erblicken vielmehr ihre Aufgabe darin, unter Verzicht auf die Gewinnchancen der Hochkonjunktur in erster Linie eine möglichst konstante Tarifpolitik zu treiben und namentlich auch in Zeiten konjunkturellen Niederganges sozialpolitische Momente zu berücksichtigen. Sie üben mit dieser Tarifpolitik auch auf die Preisgebarung der privaten Unternehmungen einen nicht unwesentlichen Einfluß aus.

Die drei für die Tarifpolitik der kommunalen Gasanstalten charakteristischen Gestaltungselemente lassen sich in der geschichtlichen Entwicklung der zur Anwendung gebrachten Tarifsysteme deutlich verfolgen. Bei der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tarifbildung haben die betriebswirtschaftlich-technischen Bedingungen, unter denen die Gaswerke arbeiten, naturgemäß stets eine bedeutsame Rolle gespielt. Erzeugung und Abgabe der Gasanstalten decken sich ihrem Umfange nach nur innerhalb eines gewissen Zeitabschnitts. Die Erzeugungseinrichtungen der Werke müssen so gewählt werden, daß sie für die höchste Tagesbelastung im Winter ausreichend sind. Hierbei haben Gassammelbehälter die Schwankungen zwischen stündlicher Erzeugung und Abgabe sowie den Unterschied zwischen Sonntags- und Werktagsverbrauch und plötzlich auftretende Schwankungen in der Tagesabgabe auszugleichen. Die Verteilungsleitungen in der Stadt müssen jedoch nach der höchsten stündlichen Abgabe bemessen werden. Um ihre Anlagen möglichst rationell ausnutzen zu können, sind die Gasanstalten bestrebt, den Verbrauch möglich gleichmäßig zu gestalten. Diesem Ziel dient in erster Linie die Tarifpolitik.

Die ursprüngliche Form der Gastarife war der Einheitstarif[32]. Er war bei der zunächst ausschließlichen Verwendung des Gases für Beleuchtungszwecke ohne weiteres gegeben. Dem Streben nach einer besseren Ausnutzung der Werksanlagen kam der in den 70er Jahren eingeführte Gasmotor entgegen. Um seine Verbreitung und weiterhin auch die Einführung von Heiz- und Kochgas zu fördern und damit eine günstigere Ausnutzung der Werke infolge gesteigerter Tages- und Sommerbelastung zu erzielen, war es notwendig, für die neuen Verwendungszwecke Preisermäßigungen eintreten zu lassen. So entstand in den 80er Jahren der Doppeltarif. Für seine Einführung waren außer den genannten betriebswirtschaftlichen Erwägungen aber zugleich auch Überlegungen finanzieller Art maßgebend. Von der Ausweitung des Konsums erhofften die Stadtverwaltungen auch eine Steigerung der ihnen zufließenden Erträge. Nicht zuletzt aber waren es sozialpolitische Gesichtspunkte, die zur Einführung des Doppeltarifs veranlaßten. Der Gasmotor sollte das Kleingewerbe in seinem Kampfe gegen die Großindustrie unterstützen; die Verbilligung des Heiz- und Kochgases sollte die Annehmlichkeiten der Gasverwendung auch den breitesten Schichten zugänglich machen. Nur das letztere Ziel allerdings ist erreicht worden; der Gasmotor konnte sich nur in verhältnismäßig bescheidenem Umfange durchsetzen.

Als eine für die Wirtschaftlichkeit der Gaswerke wenig günstige Wirkung des Doppeltarifs stellte sich die Tatsache heraus, daß der Anteil des teureren Leuchtgasverbrauchs am Gesamtverbrauch und damit auch der Durchschnittserlös aus einem Kubikmeter Gas immer mehr zurückging, so daß die Steigerung des Reinertrags mit der Steigerung des Verbrauchs nicht gleichen Schritt zu halten vermochte. Dazu kam, daß durch die — sozialpolitisch gesehen, erwünschte — Gewinnung kleiner und kleinster Verbraucher die Kosten des eigentlichen Gasvertriebs nicht nur im ganzen, sondern auch anteilsmäßig erheblich in die Höhe gingen, da der Durchschnittsverbrauch

---

[32] Siehe dazu Nübling, „Gastarife". „Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften". Jena 1918 u. Ergänzungsband 1927.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

eines Abnehmers infolge des Anschlusses vieler kleiner Verbraucher immer mehr sank. Die Vertriebskosten machten so einen immer größeren Anteil an den gesamten Gestehungskosten aus. Wenn auch der Rückgang des Erlöses aus dem verkauften Kubikmeter Gas und die Steigerung der Vertriebskosten dadurch einen gewissen Ausgleich fanden, daß die Erzeugungskosten des Gases durch günstigere Ausnutzung der Rohmaterialien und technische Fortschritte erheblich herabgemindert wurden, so veranlaßten die Wirkungen des Doppeltarifs die Gasanstalten doch weithin, wieder zum Einheitstarif zurückzukehren, zumal der Doppeltarif seine Aufgabe, das Gas zu anderen als Beleuchtungszwecken allgemein einzuführen, im großen und ganzen erfüllt hatte. Für diesen Entschluß waren vielfach nicht nur die betriebswirtschaftlichen Interessen der Gaswerke, sondern auch die finanziellen Bedürfnisse der allgemeinen Gemeindeverwaltung bestimmend. Der Rückgang des Durchschnittserlöses aus einem verkauften Kubikmeter Gas schien in manchen Fällen auch die absolute Höhe der Einnahmen aus den Gaswerksbetrieben zu gefährden. Da die Stadtverwaltungen oft, namentlich angesichts der immer mehr steigenden Ausgaben für soziale Zwecke auf die aus den Gasanstalten erzielten Gewinne nicht verzichten konnten, glaubten sie eine Garantie für die Stetigkeit und Steigerung der Gaswerkseinnahmen in der Wiedereinführung des Einheitspreises, der meist in der Mitte zwischen Leucht- und Nutzgaspreis gewählt wurde, zu finden.

In reiner Form vermochte sich jedoch der starre Einheitstarif nicht lange zu halten; namentlich, wenn er zu hoch bemessen war, mußten nach kurzer Zeit wieder durch Sonderpreise und Preisermäßigungen neue Absatzgebiete erschlossen werden. Heute bestehen die mannigfachsten Tarifarten nebeneinander. Sie suchen in verschiedener, den örtlichen Verhältnissen angepaßten Weise den betriebswirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen, sozialpolitischen und finanziellen Erfordernissen Rechnung zu tragen. Den Weg dazu hat man vor allem in gleitenden Tarifen gefunden, bei denen die Preise für das Kubikmeter Gas je nach Höhe des Verbrauchs für verschiedene Verbrauchsmengen verschieden sind. Bei den gleitenden Tarifen ist zu unterscheiden zwischen solchen Tarifen, bei denen die Preise nach bestimmten Gasmengen abgestuft sind, Stufentarifen, und zwischen solchen Tarifen, bei denen die Preise in zwei Teile — eine Grundgebühr und einen Verbrauchspreis — zerlegt sind, Grundgebührentarifen. Zwischen diesen beiden Arten bestehen wiederum Verbindungen, gemischte Tarife. Weiterhin werden die Preise vielfach für Haushaltsgas, Heizgas, Gas für gewerbliche Zwecke, Kraftgas usw. verschieden bemessen.

Die Tarifpolitik der kommunalen Gaswerke hat es den breitesten Bevölkerungsschichten ermöglicht, in zunehmendem Umfange Gas zu verwenden. Die Gemeinden haben es sich insbesondere angelegen sein lassen, für die minderbemittelten Kreise Erleichterungen im Gasbezug zu schaffen. Ein besonders wirksames Mittel dazu haben sie in den Gasautomaten, d. h. Gasmessern, die nach Einwurf einer be-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

stimmten Münze eine bestimmte Menge Gas liefern, gefunden. Der Gasautomat hat zur Steigerung des Gasverbrauches ganz erheblich beigetragen. Während im Jahre 1909 in Deutschland noch kaum 200000 Gasautomaten vorhanden waren, befanden sich nach Feststellung des Vereins von Gas- und Wasserfachmännern im Jahre 1912 unter rund 3 Millionen Gasmessern bereits über 500000 Gasautomaten. Im Jahre 1928/29 wurden allein bei den Städten über 50000 Einwohner 652000 Münzgasmesser gezählt; auf 100 gewöhnliche Gasmesser entfielen 13,8 Gasautomaten[33].

Die gelegentlich erhobene Forderung nach völlig unentgeltlicher Lieferung des Gases für die gesamte Bevölkerung haben die Gemeinden sich in Anbetracht der dadurch verursachten finanziellen Belastung nicht zu eigen machen können. Sie konnten es auch schon deshalb nicht, weil in den Gemeindeverwaltungsgesetzen vielfach der Grundsatz aufgestellt ist, daß die gewerblichen Unternehmen der Gemeinden grundsätzlich so zu verwalten sind, daß durch die Einnahmen mindestens die gesamten durch die Unternehmung der Gemeinde erwachsenden Ausgaben einschließlich der Verzinsung und Tilgung des Anleihekapitals aufgebracht werden. Damit ist eine gewisse Mindesthöhe der Gastarife gesetzlich bedingt.

Einige Gemeinden haben vor allem in der Inflationszeit eine Staffelung der Tarife nach der Leistungsfähigkeit der Verbraucher durchzuführen versucht. Dieser Versuch hat sich aber als praktisch undurchführbar erwiesen. Die unproduktive Verwaltungsarbeit wuchs durch die Staffelung der Tarife außerordentlich an; ein regelrechtes, kostspieliges Veranlagungsverfahren war erforderlich. So war man z. B. in Chemnitz[34] gezwungen, selbst bei einer nicht genauen Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit 60 neue Beamte und Angestellte zu beschäftigen. In Halle[35] rechnete man mit einer Vermehrung der Beamten und Angestellten um 20 Personen; ferner wurde auf die Notwendigkeit der Schaffung neuer Büroräume usw. verwiesen. Wenn auch die damalige Inflationszeit eine Vermehrung der Beamten und Angestellten in höherem Maße verlangte, als es in normalen Zeiten der Fall sein würde, so darf doch die mögliche Einsparung von Arbeitskräften nicht allzu hoch veranschlagt werden, da es sich bei den erwähnten Beispielen um die Jahre 1921 und 1922 handelte, in denen die Inflation sich noch im Anfangsstadium befand. Heute ist der Gedanke, die Gastarife nach der Leistungsfähigkeit abzustufen, allgemein fallen gelassen worden, da seine Durchführung die völlige Unrentabilität der Gaswerke zur Folge hätte. Soweit eine Unterstützung Minderbemittelter beim Gasbezug sich als not-

---

[33] Statistisches Jahrbuch deutscher Städte, a. a. O. S. 108.

[34] Siehe dazu „Das Gas- und Wasserfach". 1921. S. 409. Soziale Gaspreisstaffelung.

[35] Siehe dazu „Das Gas- und Wasserfach". 1922. S. 739ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wendig erweist, erfolgt sie heute wohl allgemein durch das Wohlfahrtsamt in Form von finanziellen Beihilfen.

Für die Tarifpolitik der Gemeinden ist bis heute regelmäßig der Grundsatz der Einheitlichkeit der Tarifgestaltung maßgebend. Die Tariffestsetzung erfolgt für alle Schichten der Verbraucher einheitlich durch die Gemeindeverwaltung bzw. durch die von ihr legitimierten Organe (Deputationen, Aufsichtsräte usw.). Damit ist die Voraussetzung für eine, die Interessen aller Kreise der Verbraucher berücksichtigende Preisbemessung gegeben. Durch die Ferngasversorgung von den Zechen aus erscheint der sozialpolitisch überaus wichtige Grundsatz der Einheitlichkeit der kommunalen Tarifpolitik durchbrochen. Die „Ruhrgas A.-G." fordert in den von ihr vorgelegten Verträgen für sich das Recht der direkten Gaslieferung an ihre Konzernwerke und durchbricht damit das Verteilungs- und Tarifmonopol der gasbeziehenden Kommunalkörperschaften, das sie im übrigen anzuerkennen bereit ist. Wenn die Gemeinden auch zugeben, daß für die bevorzugte Belieferung der Konzernwerke mit Gas eine gewisse Analogie in dem Selbstbezug der Kohle auf Grund der Bestimmungen des Syndikatsvertrags besteht, so erscheint ihnen die Ausnahmestellung des Konzerngases doch bedenklich. Durch die Sonderbehandlung der Konzernwerke erhalten diese eine Vorzugsstellung vor der übrigen Industrie. Diese Tatsache wird vermutlich dazu führen, daß auch die Nicht-Konzernwerke die Belieferung zu den gleichen Preisen beanspruchen wie die Konzernwerke. Die ganze Last der gemeindlichen Finanzzuschläge, die im Gaspreis enthalten sind, würde damit auf das Gas der Kleinverbraucher übertragen, eine Erscheinung, die die Gemeinden sowohl aus allgemein-wirtschaftlichen und sozialen Erwägungen als auch im kommunalpolitischen Interesse nicht verantworten zu können glauben. Sie fordern daher, daß, wenn eine unmittelbare Belieferung der Konzernwerke nicht ausgeschlossen werden kann, es ihnen doch zumindest ermöglicht wird, das den Konzernwerken gelieferte Gas in angemessenem Umfang zur Tragung der allgemeinen Lasten mit heranzuziehen.

V. Der Wirtschaftserfolg der öffentlichen Unternehmung.

1. Das Rentabilitäts- und Selbstkostenproblem.

In engstem Zusammenhange mit der Betriebspolitik steht die Frage des Wirtschaftserfolges der öffentlichen Unternehmung in der Gaswirtschaft. Neben den Standortsbedingungen, der technischen Ausrüstung, der kaufmännischen Organisation der Werke u. a. m. ist die Betriebs- und dabei insbesondere die Tarifpolitik in erster Linie für den Wirtschaftserfolg bestimmend. Schon daraus ergibt sich, daß sinnvolle Vergleiche zwischen privater und öffentlicher Unternehmung hin-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sichtlich ihrer Rentabilität nicht möglich sind. Denn während für die Betriebsgestaltung der privaten Unternehmung stets und ausschließlich das Erwerbsinteresse maßgebend bleibt, stellt die Betriebspolitik der öffentlichen Unternehmung im wesentlichen ein Kompromiß zwischen dem Prinzip der Gemeinnützigkeit und dem Prinzip der Gewinnerzielung dar, das je nach den örtlichen und zeitlichen Erfordernissen verschieden gestaltet ist. Die öffentliche Unternehmung kann ihrem Wesen nach aus wirtschafts- und sozialpolitischen Gründen durchaus auf größtmögliche Rentabilität verzichten, ohne daß dies ein Zeichen für eine unrationelle Wirtschaftsgebarung im Sinne etwa mangelnder technischer oder kaufmännischer Leistungen ist. Es bedeutet an sich nur, daß nicht nur-wirtschaftliche Gesichtspunkte bei der Betriebsführung maßgebend sind.

Läßt schon die grundsätzlich verschieden geartete Betriebspolitik der privaten und der öffentlichen Unternehmung einen innerlich begründeten Vergleich zwischen der Rentabilität beider Unternehmungsarten als unmöglich erscheinen, so müßte ein solcher Vergleich auch an zahlreichen anderen Verschiedenheiten in der Betriebsgebarung von öffentlicher und privater Unternehmung scheitern. Die Formen und Kosten der Kapitalbeschaffung sind bei der öffentlichen Unternehmung vielfach anders als bei der privaten. Die Gläubiger der öffentlichen Unternehmung nehmen meist nicht die Stellung von Aktionären ein wie bei den privaten Aktiengesellschaften, sondern die von Obligationären. Die Bildung von Reserven, die Behandlung der Wertverminderung in der Bilanz und ähnliches sind auch bei den einzelnen kommunalen Werken weithin völlig verschieden geregelt. Einheitliche Richtlinien über die Bewertung von gemeindlichem Vermögen oder über Abschreibungen an Unternehmungen der Gemeinden haben sich noch nicht durchgesetzt. Es kommt hinzu, daß großenteils eine scharfe Trennung zwischen der öffentlichen Unternehmung und ihrem Träger fehlt. Vielfach sind die kommunalen Gasanstalten noch Teile des öffentlichen Haushaltes und von ihm weder rechnerisch noch tatsächlich getrennt. Der Betrieb und die ihn tragende Gemeinde gewähren sich gegenseitig nicht selten Dienst- oder Naturalleistungen, die rechnerisch nicht erfaßt werden. Teilweise besteht heute noch die kameralistische Buchführung, die, auf dem Prinzip der körperschaftlichen Verwaltungskontrolle beruhend, die Rentabilität des öffentlichen Unternehmens nur schwer erkennen läßt. Bringt ihr gegenüber auch die immer mehr Eingang findende kaufmännische Buch-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

führung große Fortschritte, so darf ihre Bedeutung für die Ermittlung der Wirtschaftlichkeit doch auch nicht überschätzt werden; rechnerische Unterlagen, die einen einwandfreien Vergleich zwischen öffentlichen und privaten Betrieben zulassen, kann auch sie, die nur ein technisches Hilfsmittel zur Festhaltung von Wirtschaftsvorgängen ist, bei der verschieden gestalteten Struktur von öffentlicher und privater Unternehmung nicht erbringen.

Ein Hauptgrund für die Unmöglichkeit, die Rentabilität öffentlicher und privater Unternehmungen zu vergleichen, wird vielfach in der verschiedenen steuerlichen Behandlung beider Unternehmungsarten erblickt. Es wird behauptet, daß beim Fehlen eines so wichtigen Unkostenfaktors wie der Steuer nie festgestellt werden könne, ob die öffentliche Unternehmung wirtschaftlich arbeite oder nicht.

Bei der Nachprüfung dieser Behauptung ist zunächst zu untersuchen, welchen Umfang die steuerlichen Vergünstigungen der öffentlichen Gasanstalten haben. Nach geltendem Recht sind die Versorgungsbetriebe von der Körperschaftssteuer insoweit befreit, als sie die Bevölkerung mit lebensnotwendigen Bedürfnissen, zu deren Befriedigung die Bevölkerung auf sie angewiesen ist, versorgen. Mit ihren anderen Geschäftszweigen, wie dem Gewinn aus Installationsgeschäften, aus dem Verkauf von Beleuchtungskörpern, sind sie dagegen steuerpflichtig. Für die Befreiung von der Umsatzsteuer gelten im wesentlichen die gleichen Grundsätze wie bei der Körperschaftssteuer. Von der Vermögenssteuer sind die Versorgungsbetriebe, wie überhaupt alle Unternehmungen, deren Erträge ausschließlich Reich, Ländern und Gemeinden zufließen, befreit. Der Aufbringungspflicht nach dem Gesetz zur Aufbringung der Industriebelastung sind sie dagegen unterworfen und nur dann frei, wenn sie nicht den Charakter eines „werbenden Betriebes" tragen. Bei der Gewerbesteuer sind die Versorgungsbetriebe im Reichsgebiet nicht einheitlich behandelt. In Bayern, Sachsen, Württemberg, Thüringen und Hamburg sind sie von der Gewerbesteuer befreit, in Baden nur insoweit, als die Unternehmungen unmittelbar für öffentliche Zwecke betrieben werden. In Preußen und den übrigen Ländern sind sie gewerbesteuerpflichtig, was sich daraus erklärt, daß hier die Gewerbesteuer eine reine Gewerbesteuer ist. Der Grundvermögens- und der Hauszinssteuer unterliegen die gemeindlichen wirtschaftlichen Unternehmungen überall in vollem Umfange.

Auch unter der Voraussetzung, daß private und öffentliche Unternehmungen steuerlich gleich behandelt würden, wäre ein Vergleich ihrer Rentabilität aus den bereits angeführten Gründen nicht möglich. Die Befürworter der Gleichstellung verkennen die Eigenart der öffentlichen Unternehmung. Sie übersehen, daß dem Steuerprivileg der öffentlichen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Unternehmung auf der anderen Seite eine erhebliche Vorbelastung, die durch den sozialen Charakter der Gemeindeunternehmungen und ihre Verflechtung mit der kommunalen Finanzpolitik bedingt ist, gegenübersteht. Sie verkennen weiter, daß eine Besteuerung der öffentlichen Betriebe in der gleichen Weise wie bei den privaten Unternehmungen eine Erhöhung der Tarife und damit eine weitere Belastung der Allgemeinheit nach sich ziehen muß[36].

Für den Vergleich des Wirtschaftserfolges öffentlicher und privater Unternehmungen kann nicht die Rentabilität entscheidend sein; ausschlaggebend ist vielmehr die Frage, ob eine öffentliche Untersuchung die Interessen der Allgemeinheit mehr fördert als eine private. Diese Frage aber kann nur im Rahmen der gesamten geschichtlichen Entwicklung gestellt und beantwortet werden. Sie wird nach allem, was bereits über Entstehung und Leistungen der öffentlichen Unternehmungen festgestellt werden konnte, gerade für die Gaswirtschaft im allgemeinen unbedingt zu bejahen sein.

Um einen Wirtschaftserfolg im Sinne größtmöglicher Leistungen für die Gesamtheit zu erzielen, ist die Beachtung des ökonomischen Prinzips bei der inneren Betriebsgestaltung der öffentlichen Unternehmung unbedingt erforderlich. Ist auch die Rentabilität der öffentlichen Unternehmung nicht Gradmesser ihres Wirtschaftserfolges, so muß die öffentliche Unternehmung doch wirtschaftlich-rationell arbeiten. Sie muß vor allem bestrebt sein, die Selbstkosten niederzuhalten. Allerdings kann das nur insoweit geschehen, als dadurch nicht die der öffentlichen Unternehmung eigenen Zielsetzungen, z. B. in bezug auf die Regelung der Arbeitsverhältnisse und anderes, beeinträchtigt werden. Innerhalb dieser Grenzen aber ist rationellste Betriebsführung zwingendes Gebot. Diese Erkenntnis hat sich namentlich in den letzten Jahren immer mehr durchgesetzt; der Rationalisierungsprozeß, den die gesamte deutsche Wirtschaft durchgemacht hat und noch durchzumachen hat, hat auch vor den kommunalen Gasanstalten nicht halt gemacht. Der Ausbau der Großgasversorgung und der Wandel in den Organisationsformen bieten Beispiele für Maßnahmen, die eine günstigere Kostengestaltung der Gaswerke bezwecken[37].

---

[36] Vgl. auch hierzu Elsas, Städte, Werke, Steuern, a. a. O., S. 12ff.

[37] Zur Hebung und Förderung des Gas- und Wasserfachs, insbesondere auch zur wissenschaftlichen Durchforschung von Betriebstechnik und -wirtschaft haben sich die deutschen Gaswerke bereits im Jahre 1859 im „Deut-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Betrachtet man den Kostenaufbau der Gasanstalten im einzelnen, so ergibt sich eine Reihe, auch für die Frage der Herabminderung der Selbstkosten bedeutsamer Feststellungen hinsichtlich der betriebswirtschaftlichen Struktur der Gasindustrie. Der Enqueteausschuß hat 30 Werke verschiedener Größen und aus allen deutschen Gebieten mit einer Gasabgabe von 1,25 Milliarden cbm im Jahre 1927, also über ein Drittel der gesamten öffentlichen Gasabgabe, auf ihre Kostenlage untersucht und dabei das folgende Bild gewonnen[38]:

Durchschnitt der Aufwendungen und Erlöse bei 30 Werken mit einer Gasabgabe von 1,25 Milld. cbm im Jahre 1927.

	RM je 1000 cbm Gasabgabe
Kosten des Kohleneinsatzes	56,19
Betriebs- und Unterhaltungslöhne	12,15
Aufwand für Kraft und Wärme	15,15
Sonstige Betriebskosten	30,21
Reine Herstellungskosten	103,70
Erlös für Koks und Nebenerzeugnisse	58,13
Herstellungskosten nach Abzug der Nebenerlöse	45,57
Abschreibungen	22,59
Verwaltungskosten[39]	50,48
Gesamtkosten	118,64
Gesamterlös	154,30
Überschuß des Gesamterlöses über die Gesamtkosten	35,66
Ablieferung an die städtischen Kassen[40]	40,53

Wie aus der Aufstellung hervorgeht, bilden innerhalb der reinen Herstellungskosten des Gases die Kosten des Kohleneinsatzes mit über 50% einen bestimmenden Anteil, während auf die Löhne rund 12%, auf die Wärme- und Kraftwirtschaft rund 15% und auf die restlichen Kosten etwa

schen Verein von Gas- und Wasserfachmännern" zusammengeschlossen. Der Verein betrachtet als die wesentlichsten Mittel zur Erreichung seines Zwecks die Verhandlungen auf den Vereinsversammlungen, gemeinschaftliche Arbeiten auf dem Gebiete der Vereinsfächer, die Anordnung von Versuchen in wichtigen Fachfragen, die Mitteilung von Betriebsergebnissen und statistischen Aufzeichnungen, die Stellung von Preisaufgaben sowie die Verbreitung von Kenntnissen und Erfahrungen auf dem Gebiete der Vereinsfächer. Der Verein unterhält eine Lehr- und Versuchsgasanstalt und ein Gasinstitut an der Technischen Hochschule in Karlsruhe.

[38] Die deutsche Kohlenwirtschaft, a. a. O., S. 42.

[39] Hierin sind auch nach der Anlage des Kostenschemas die Aufwendungen für die Verteilung (z. B. Zählerkontrolle usw.) enthalten.

[40] Konzessionsabgaben im Umfange von 4,87 RM je 1000 cbm sind bereits in den Verwaltungskosten enthalten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

20% entfallen. Die Kosten des Kohleneinsatzes sind bei den einzelnen Werken sehr verschieden; bei den vom Enqueteausschuß untersuchten Gasanstalten liegen sie zwischen 3 und 7 RPf. je Kubikmeter Gasabgabe. Ihre Höhe richtet sich nach dem Standort des Werks, und zwar sowohl nach der Entfernung von den Lieferrevieren wie nach seiner Lage im bestrittenen oder unbestrittenen Gebiet.

Über eine eigene Steinkohlenbasis verfügen die kommunalen Gaswerke nicht. Die Städte Köln und Frankfurt a. M. haben im Jahre 1927 Kohlenfelder erworben; diese sind aber noch nicht aufgeschlossen. Maßgebend für den Kohlenfelderkauf war, wie es in der Denkschrift der Stadt Köln[41] heißt, vor allem die Tatsache, daß die in der „A.-G. für Kohleverwertung" (jetzige „Ruhrgas A.-G.") zusammengeschlossenen Zechenbesitzer vereinbart hatten, in Zukunft an neue Gaswerkskokereien keine Feinkohle mehr zu liefern und an die bestehenden die Lieferung einzuschränken. „Der Besitz eigener Kohlenfelder sollte", so heißt es in der Denkschrift weiter, „die beiden Städte und etwa weiter sich anschließende in die Lage versetzen, die Versorgung ihrer Werke mit Kohlen nach Möglichkeit so zu gestalten, wie es nach ihrem eigenen Ermessen richtig erschien. Er sollte sie aber vor allen Dingen davor schützen, daß sie sich nicht eines Tages im Bezug der für ihre Werke erforderlichen Kohlen der Freiheit des Handelns beraubt und vielmehr gezwungen sahen, Kohlensorten und Preise hinnehmen zu müssen, welche die Entwicklung ihrer Werke hemmend beeinflussen und gar lahmlegen mußten. Der Erwerb der Kohlenfelder sollte auch Sicherungen dagegen schaffen, daß die am Felderkauf beteiligten Städte gegebenenfalls später nicht genötigt waren, zu ihnen untragbar erscheinenden Bedingungen Ferngas beziehen zu müssen."

Der Kohlenfelderkauf hat sich nach der Kölner Denkschrift für die Gasversorgung der Städte günstig ausgewirkt. Nach dem erfolgten Kauf sind die Verhandlungen über die Neugestaltung der Kölner Gasversorgung, insbesondere über den Ferngasbezug, auf einer gänzlich veränderten Grundlage gepflogen worden. Dies kam in erster Linie in der Preisfrage zum Ausdruck. Seitens der Lieferer von Ferngas wurden wesentlich günstigere Angebote gemacht. In zweiter Linie hat der Besitz der Kohlenfelder es ermöglicht, daß die Stadt Köln sich für den Zeitraum von zunächst nur zehn Jahren zum Ferngasbezug von der Ruhr verpflichtet hat. Die Stadtverwaltung hat sich damit alle Möglichkeiten für den Aufschluß der Felder und die Rückgewinnung der völligen Selbständigkeit in der Gaserzeugung vor- bzw. offengehalten.

Bei den reinen Herstellungskosten des Gases verdient das Kostenelement „Löhne" besondere Beachtung. Infolge der in den letzten Jahren durchgeführten technischen Rationalisierung, der Zusammenlegung von Werken u. a. hat sich die Zahl der Arbeiter des einzelnen Unternehmens vielfach stark verringert. Wo früher eine Menge ungelernter Leute beschäftigt war,

[41] Vorschläge für die zukünftige Gasversorgung der Stadt Köln. Bearbeitet von der Stadtverwaltung im Juni 1929.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sind jetzt weniger, aber gute, gelernte Handwerker tätig. Die Lohnkurve, die durch die Verminderung der Zahl der Arbeitskräfte an sich eine fallende Tendenz erhält, wird durch die höheren Aufwendungen für qualifizierte Arbeiter wieder zum Steigen veranlaßt.

Als Beispiel für die Verringerung der Zahl der Arbeitskräfte seien die „Berliner Städtischen Gaswerke" angeführt. Sie betreiben heute noch sechs Werke; seit der Schaffung der Einheitsgemeinde wurden acht Werke stillgelegt. Die Belegschaft der „Berliner Städtischen Gaswerke" für den Innenbetrieb betrug 1913 noch 7474 Köpfe; sie war trotz Steigerung der Gaserzeugung bis 1928 auf 2670 Köpfe gesunken. Nähere Einzelheiten enthält die nachstehende Tabelle[42]:

Produktion und Belegschaft der Berliner Städtischen Gaswerke.

Jahr	Jahresproduktion in Mill. cbm	Anzahl der Arbeiter (Innenbetriebe)	Anzahl der Arbeiter auf je 1 Mill. cbm Jahresproduktion
1913	446,1	7 474	16,7
1914	419,0	7 083	16,6
1915	458,0	9 520	20,7
1918	476,5	12 052	25,3
1919	423,5	11 014	26,0
1921	404,4	8 288	20,3
1923	334,5	5 820	17,3
1924	354,4	3 592	10,1
1925	427,4	3 433	8,0
1926	458,7	3 132	6,8
1927	474,5	2 760	5,8
1928	489,6	2 670	5,4

Die reinen Herstellungskosten des Gases werden durch den Erlös für Koks und die anderen Nebenerzeugnisse ganz erheblich beeinflußt. Dieser Erlös ist in hohem Maße von örtlichen Umständen beeinflußt, so von der Möglichkeit, Teer und sonstige Erzeugnisse in ansässigen chemischen Industrien zu verwerten, von dem Umfange, in dem Kokslieferungen an öffentliche Gebäude des Versorgungsgebiets unentgeltlich oder zu ermäßigten Preisen zu leisten sind, und von dem Wettbewerb, den Steinkohle, Zechenkoks und Braunkohlenbriketts dem Gaskoks bereiten. Namentlich hängen sie auch von dem jeweiligen Betriebsverfahren ab, das den Anfall an Koks und Nebenprodukten beeinflußt.

Die Tatsache, daß die Erlöse für Koks und andere Nebenprodukte von maßgebender Bedeutung für die Gaserzeugungskosten sind, hat die Gaswerke veranlaßt, nach Wegen zu suchen, um eine günstige Verwertung der Nebenprodukte zu erzielen. Die kommunalen wie die privaten Gasanstalten

[42] Siehe Orlopp, Gaswerksarbeiter. Das Gas in der deutschen Wirtschaft, a. a. O., S. 347.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

haben sich zu diesem Zweck in Wirtschaftsverbänden zusammengeschlossen, da nur gemeinsames Handeln den erstrebten Erfolg gewährleistete.

Um das gegenseitige Sichunterbieten der Gasanstalten beim Verkauf der Nebenprodukte zu beseitigen und um den als Abnehmern vielfach auftretenden großen Wirtschaftsverbänden gegenüber nicht schutzlos zu sein, schlossen sich erstmals gegen Ende der 1880er Jahre eine Anzahl rheinischer und westfälischer Gaswerke zu einer Verkaufsvereinigung zusammen, die aber keine große Bedeutung erlangte. Dagegen ist eine dauernde Organisation im Jahre 1904 in der „Wirtschaftlichen Vereinigung deutscher Gaswerke A.-G." entstanden, die sich im Laufe der Zeit zum bedeutsamsten wirtschaftlichen Zusammenschluß der gesamten deutschen Gasindustrie entwickelt hat. Die Vereinigung übernahm im Jahre 1924 die Aufgaben des auf Grund des Reichsgesetzes über die Regelung der Kohlenwirtschaft vom 23. 3. 1919 gebildeten Gaskokssyndikats. Die Bewirtschaftung des auf den Gaswerken anfallenden Gaskokses ist damit auf die „Wirtschaftliche Vereinigung" übergegangen. Der Ortsabsatz ist unter gleichzeitiger gegenseitiger Gewährung des Alleinverkaufs innerhalb des Gasabgabegebiets (Ortsschutz) den Gaswerken vorbehalten. Einzelne Gaswerke haben zusammen mit der Wirtschaftlichen Vereinigung örtliche Verkaufsstellen gegründet und diesen den Alleinverkauf der gesamten Kokserzeugung übertragen. Der Fernabsatz erfolgt unter maßgebender Beteiligung der „Wirtschaftlichen Vereinigung" durch eine Reihe regional abgegrenzter Vertriebsgesellschaften.

Die Verwertung des Teers erfolgt durch die „Wirtschaftliche Vereinigung" in der Weise, daß die Teerverarbeitung auf Grund von Verträgen mit der „Wirtschaftlichen Vereinigung" in verschiedenen Destillationen vorgenommen wird. Der Verkauf der Erzeugnisse erfolgt z. T. durch eine besondere Gesellschaft, die „Nebenproduktenvertrieb G. m. b. H.". Die Lieferung des Teers seitens der Gaswerke erfolgt auf Grund eines Teerlieferungsvertrags, der von den Gaswerken untereinander und mit der „Wirtschaftlichen Vereinigung" geschlossen ist. Die Gaswerke haben ein Bezugsrecht für die von ihnen benötigten Teererzeugnisse (Straßenteer, Brikettpech, Benzolwaschöl, Heizöl, Treiböl, Benzol).

Die übrigen Nebenprodukte — Ammoniak, Gasmasse, Schwefelsäure und Retortenkohle — werden ebenfalls durch die „Wirtschaftliche Vereinigung" abgesetzt. Die „Wirtschaftliche Vereinigung" übernimmt in besonderen Fällen außerdem auch die Lieferung von Gaswerksbedarf.

Zu den Kosten der Gasherstellung, die nach Abzug der Erlöse aus dem Absatz von Koks und sonstigen Nebenerzeugnissen verbleiben, treten die Aufwendungen für Gasverteilung, für Werksverwaltung, für Steuern, für Kapitaldienst, für Abschreibungen und die Beträge hinzu, die z. T. als Konzessionsabgaben an die städtischen Kassen abzuführen sind. Auch diese Aufwendungen sind bei den einzelnen Werken sehr verschieden hoch. In den Verwaltungskosten treten die vielfältigen Einwirkungen hervor, die auch sonst hinsichtlich der Bemessung der Abschreibungen, der Wirtschaftlichkeit des Verwaltungsbetriebs usw. bei industriellen Werken festzustellen sind.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Es wird vielfach übersehen, daß auch bei Ferngasbezug die eben erwähnten Kosten im wesentlichen bestehen bleiben. In unmittelbarem Preisvergleich stehen ferngeliefertes und eigenerzeugtes Gas je mit ihren Gestehungskosten am Gasbehältereingang. Im einzelnen sind beim Vergleich von Eigenerzeugung und Fernbezug noch folgende wirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen: Nach Einstellung der Eigenerzeugung läuft der Kapitaldienst für die bestehenden Anlagen (Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals) bis zu seiner endgültigen Tilgung weiter. Ein Teil der bestehenden Anlagen, wie Gasbehälter, Druckregler, Gasmesser u. a., müssen bestehen bleiben und dem steigenden Verbrauch entsprechend vergrößert werden. Für sie verbleiben nach wie vor laufender Kapitaldienst und Unterhaltsaufwendungen. Das gilt ebenfalls für die notwendigen Reserveanlagen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, daß bei einer völligen Betriebseinstellung namhafte Pensions- und Abkehrgelder aufzubringen sind, und daß im Falle der Beibehaltung der Eigenerzeugung die Möglichkeit besteht, durch weitere Verbesserung der Betriebsanlagen und billigere Betriebsverfahren die Gestehungskosten späterhin noch zu senken. Keinesfalls unberücksichtigt darf der Umstand bleiben, daß der Zechenkoks gegenüber dem bei der Eigenerzeugung anfallenden Gaskoks nicht unerheblich teuerer ist. Der Gaskoks bildete bisher ein Regulierungsmoment für die Kokspreise, das von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung war. Durch Einstellung der kommunalen Gaserzeugung geht diese Einflußmöglichkeit verloren. Nach Berechnung von Fachleuten würde schon unter Zugrundelegung der jetzt geltenden Preise für Gas- und Zechenkoks bei Einstellung der eigenen Kokserzeugung für die einzelnen Städte eine Verteuerung eintreten, die mit ungefähr 0,5 bis 1,2 RPf je Kubikmeter verbrauchten Gases in Rechnung gestellt werden kann.

Werden alle diese Faktoren, die im einzelnen nur nach Lage der örtlichen Verhältnisse festzustellen sind, richtig in die Vergleichsrechnung eingesetzt, so schneidet die Selbsterzeugung für große, rationell arbeitende Gaswerke fast durchweg günstiger ab als der Zechengasbezug oder ist mindestens gleich zu bewerten. Schon die fast völlige Gleichartigkeit der technischen Vorgänge in Zechenkokereien und Großgaswerken läßt es als wahrscheinlich erscheinen, daß erhebliche Unterschiede zwischen den Selbstkosten beider Erzeugungsarten nicht vorhanden sind. Betrachtet man die bisher von der „Ruhrgas A.-G." für Ferngas geforderten Preise, so ergibt sich entweder gar keine oder nur eine geringe Differenz zugunsten des Zechengases gegenüber den Selbstkosten der Gaswerke. Gegenüber den Preisen einer modernen, von den Syndikatskohlenpreisen unabhängigen Gaserei aber liegen die von der Ruhr geforderten Ferngaspreise wesentlich höher, wie es das Beispiel der neu gegründeten „Großgaserei Magdeburg" zeigt[43]. Das Gas des Magdeburger Großgaswerks ist 0,9 bis 1,1 RPf je Kubikmeter

[43] Siehe dazu den Artikel „Gasgroßhandelspreise" in der „Frankfurter Zeitung" Nr. 622 und 624 vom 22. 8. 1929.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

billiger als das Ruhrgas für Hannover, Köln und „Hekoga", obwohl die in Magdeburg vergaste Ruhrkohle die Transportkosten für Kohle zu tragen haben wird und obwohl die dort erzeugte Gasmenge von 50—70 Millionen cbm jährlich relativ niedrig ist. Die Magdeburger Kokerei ist allerdings bei ihrem Kohlenbezug durch ihre Beziehung zu einer Zeche (Gewerkschaft Westfalen) von den Syndikatspreisen unabhängig.

Die Bedeutung eines Kostenvergleichs zwischen Zechengas und Gaswerksgas darf nicht überschätzt werden. Er kann der Ferngasfrage in ihrem ganzen Umfange nicht gerecht werden. Auch in den Fällen, in denen er zuungunsten des Gaswerksgases ausfällt, ist damit die Frage der Zweckmäßigkeit des ausschließlichen oder überwiegenden Zechengasbezuges noch keineswegs entschieden. Neben den rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten darf auch die volkswirtschaftspolitische, sozialpolitische und innen- und außenpolitische Seite des Problems nicht vernachlässigt werden. Dadurch, daß bisher die Gemeinden überwiegend die Träger der Versorgung der Bevölkerung mit Gas sind, wird die Ferngasversorgung darüber hinaus auch zum Gegenstand der allgemeinen Kommunalpolitik. Die Gemeinden wollen sich auch dabei die Möglichkeit erhalten, im Interesse der Verbraucher ausreichenden Einfluß auf die Entwicklung der Gasversorgung zu nehmen. Damit erscheint ihnen zugleich das Gesamtinteresse der Wirtschaft am besten gewahrt, da die Maßnahmen der Gemeinden in einem Ausmaße der öffentlichen Kontrolle und der Anteilnahme der öffentlichen Meinung unterliegen, wie es für Vorgänge in der Privatwirtschaft kaum anzutreffen ist.

2. Die Leistungen der Gaswerke für den Gemeindehaushalt.

Vom Standpunkte der Kämmereiverwaltungen aus gesehen, zeigt sich der Wirtschaftserfolg der öffentlichen Unternehmung in der Höhe der Ablieferungen der Werke. Ursprünglich hat bei den gemeindlichen Gasanstalten die Gewinnabsicht eine sekundäre Rolle gespielt. Bereits vor dem Kriege begann sich jedoch in der Frage der Einstellung der gemeindlichen Wirtschaftsbetriebe zum Ertragsprinzip der Grundsatz herauszubilden, daß eine Gewinnabsicht nicht nur gutzuheißen sei, sondern aus sozial- und wirtschaftspolitischen Gründen als wünschenswert und notwendig angesehen werden müsse. Zur Rechtfertigung der erwerbswirtschaftlichen Führung der kommunalen Unternehmungen wurde auf die Tatsache hingewiesen, daß die Überschüsse dazu dienen, um ihren zahlreichen sozialpolitischen Aufgaben gerecht zu werden. Gerade die umfangreichen gemeinnützigen Einrichtungen, die von den Kommunen erhebliche Zuschüsse erfordern, wären in diesem Ausmaße nicht möglich gewesen, wenn zu ihrer Unterhaltung an Stelle der Betriebszuschüsse zusätzliche Steuermittel hätten herangezogen werden müssen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Erträgnisse der Unternehmungen wirken sich gleichzeitig steuerentlastend aus und bilden ein wichtiges Mittel zur Deckung des allgemeinen Zuschußbedarfes.

Angesichts der nach dem Kriege erfolgten starken Zurückdrängung der Gemeinden von den Steuerquellen haben, zumal da die Ausgaben der Gemeinden vor allem auf dem Gebiete der sozialen Fürsorge sich zwangsweise ständig vermehrten, die Einkünfte aus den Unternehmungen als allgemeine Deckungsmittel des Haushaltes eine erhöhte Bedeutung erlangt. Infolge des seit der Erzbergerschen Finanzreform weithin bestehenden Systemes der Überweisungssteuern, das die finanzielle Bewegungsfreiheit der Kommunen außerordentlich stark einengt[44], erhielten die Betriebsüberschüsse in steigendem Maße die Eigenschaft eines beweglichen Faktors unter den Gemeindeeinnahmen, der um so nötiger wurde, je mehr sich die den Gemeinden im wesentlichen noch zur selbständigen Ausschöpfung verfügbaren Realsteuern der Grenze der Belastungsfähigkeit näherten. Tariferhöhungen der gemeindlichen Gasanstalten ließen sich unter diesen Umständen vielfach nicht vermeiden. Sie können aber aus sozialen und wirtschaftlichen Erwägungen nicht in beliebigem Umfange vorgenommen werden. Die im Interesse der Verbraucher vielfach wünschenswerte Herabsetzung der Gaspreise setzt voraus, daß der Finanz- und Lastenausgleich zwischen Reich, Ländern und Gemeinden so gestaltet wird, daß den Gemeinden eine größere finanzielle Bewegungsfreiheit verbleibt.

Nach der Reichsfinanzstatistik[45] haben die Gemeinden (ohne Hansastädte) aus den von ihnen betriebenen konzessionierten und Gaswerken, an denen sie beteiligt waren, im Rechnungsjahr

1913/14	76,4 Mill. M[46]
1925/26	82,9 Mill. RM[46]
1926/27	104,6 Mill. RM[46]
1927/28	121,7 Mill. RM[46]

empfangen. Nach den Haushaltplänen für das Jahr 1927/28 machten die finanziellen Leistungen der Gaswerke allein in den Städten über

[44] Vgl. Elsas, Die Entwicklung der kommunalen Finanzen seit dem Kriegsende in: Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Bd. 61. Heft 2.

[45] Siehe „Die kommunalen Betriebe im Rechnungsjahr 1927/28". Einzelschriften zur Statistik des Deutschen Reichs Nr. 15. Berlin 1930.

[46] Ohne die Gemeinden bis zu 2000 Einw.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

50000 Einwohner nach den Angaben der Städtestatistiker 90,7 Millionen RM aus. 1928/29 betrugen die Ablieferungen in diesen Städten haushaltplanmäßig 99,6 Millionen RM. Davon entfielen 86,4 Millionen RM auf die Werke, die im alleinigen Eigentum der Stadt standen. Die vom Enqueteausschuß untersuchten 30 Werke haben im Jahre 1927 an die Stadtkassen in Form von Konzessionsabgaben oder aus Überschüssen 40,53 RM je 1000 cbm Gasabgabe abgeführt; auf die gesamte Gasabgabe des Jahres 1927 umgelegt, würde das einen Betrag von 138 Millionen RM ergeben, der 10,6% von der als Anlagewert der deutschen Gaswerke geschätzten Kapitalmenge von 1,3 Milliarden RM ausmachte.

Die finanziellen Leistungen der Werke für den gemeindlichen Haushalt sind oftmals wesentlich höher, als es in den abgelieferten Überschüssen zum Ausdruck kommt. Vielfach haben die Werke Gebühren für die Verlegung der Leitungen in städtisches Straßengelände zu bezahlen, sie haben nicht selten Gas für die Straßenbeleuchtung, Koks für die Beheizung der öffentlichen Gebäude, Teer zum Straßenbau usw. unentgeltlich oder zu geringen Preisen zu liefern.

Innerhalb der Ablieferungen der kommunalen Unternehmungen überhaupt bilden die Ablieferungen der Gaswerke bei der Deckung des gemeindlichen Zuschußbedarfes einen bedeutenden Posten. Nach der Reichsfinanzstatistik[47] deckten die Reinüberschüsse der kommunalen Untersuchungen (einschließlich der Abführungen gemischtwirtschaftlicher und verpachteter Unternehmungen) 1927/28 mit einer Gesamthöhe von 516,3 Millionen RM 15,3% des gesamten Zuschußbedarfes der Gemeinden. Im einzelnen entfielen auf

Wasser . . .	49,4 Mill. RM	=	1,5 %	des Gesamtzuschußbedarfs
Gas	121,7 Mill. RM	=	3,6 %	
Elektrizität .	203,5 Mill. RM	=	6,0 %	
	374,6 Mill. RM	=	11,1 %	

An den Überschüssen sämtlicher Betriebe nahmen teil:

Wasser mit . .	10,6 %
Gas mit . . .	21,0 %
Elektrizität mit	35,4 %

[47] Siehe „Die kommunalen Betriebe im Rechnungsjahr 1927/28", a. a. O., S. 24.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Überschüsse der Versorgungsbetriebe — Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke — stellen also mit insgesamt 67,0% den weitaus größten Teil der Erwerbseinkünfte dar. An erster Stelle der Versorgungsbetriebe stehen heute im Gegensatz zur Vorkriegszeit hinsichtlich der Bedeutung für den Gemeindehaushalt die Elektrizitätswerke; die Gasanstalten folgen an zweiter Stelle, während sie vor dem Kriege die erste einnahmen.

Bei den einzelnen Städten ist das Verhältnis, in dem die Einnahmen aus dem Gaswerksbetriebe zum Zuschußbedarf der öffentlichen Verwaltung und zu den gesamten Erwerbseinkünften stehen, außerordentlich verschieden. In der nachstehenden Übersicht sind die Überschüsse der Gasanstalten von 30 Großstädten dem gesamten Zuschußbedarf und den Überschüssen aus den Betrieben insgesamt gegenübergestellt[48].

(Siehe Tabelle auf S. 70f.)

Wie die Aufstellung zeigt, schwankt der Anteil, mit dem Gaswerksüberschüsse an der Deckung des gesamten Zuschußbedarfs beteiligt sind, bei den angeführten Städten zwischen 2 und 11,4%. Diese Tatsache findet ihre Erklärung in der Verschiedenheit der Finanzlage und der Finanzgebarung der einzelnen Städte, der wirtschaftlichen und sozialen Struktur der örtlichen Verbrauchsgebiete u. a. m. Aus dieser Verschiedenheit erklärt sich weithin auch, daß die Stellung der Einnahmen aus dem Gaswerksbetrieb unter den gesamten Erwerbseinkünften sehr verschieden ist; bei den angeführten Städten machen die Überschüsse der Gaswerke zwischen 12,9 und 61% der Überschüsse der Betriebe insgesamt aus. Die Zusammensetzung der in einer Stadt überhaupt vorhandenen gemeindlichen Betriebe ist dafür in erster Linie bestimmend. Wo z. B. große städtische Elektrizitätswerke vorhanden sind, werden die finanziellen Erträge aus der Gasversorgung vielfach eine verhältnismäßig geringere Rolle spielen als in Städten, in denen das nicht der Fall ist. Irgendwelche Schlußfolgerungen hinsichtlich der Wirtschaft-

[48] Berechnet nach dem „Statistischen Jahrbuch deutscher Städte", 24. Jahrgang, a. a. O. — Unter den Überschüssen sind enthalten die eigentlichen Überschüsse einschließlich der Finanzzuschläge und des Wertes der umsonst geleisteten Straßenbeleuchtung, ferner die Pachteinnahmen, die allgemeinen Konzessionsabgaben, die Gewinnanteile usw.; hinzugeschlagen sind überall die Verwaltungsbeiträge an die Zentralverwaltung, die sogenannten Straßenbenutzungsbeiträge, die Straßenunterhaltungsabgaben usw.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Betriebsüberschüsse in 30 Großstädten

Stadt	Gesamtzuschußbedarf der Kämmereiverwaltungen in 1000 RM	Überschüsse der Betriebe insgesamt in 1000 RM	Überschüsse der Gaswerke in 1000 RM
1	2	3	4
Berlin	516 300	80 169	20 201
Köln	91 365	26 864	6 001
München	73 422	11 833	2 269
Dresden	64 755	14 342	4 376
Breslau	65 955	18 095	4 757
Frankfurt a. M.	74 217	13 995	2 450
Hannover	46 961	12 005	3 322
Nürnberg	36 773	6 048	2 002
Stuttgart	44 146	6 266	1 969
Chemnitz	33 570	9 860	2 385
Magdeburg	36 689	9 049	1 168
Königsberg	25 979	5 110	1 354
Stettin	25 430	3 976	911
Mannheim	27 931	2 515	1 066
Altona	28 110	6 355	3 200
Kiel	21 200	2 745	909
Halle	20 615	4 652	865
Kassel	21 749	3 320	1 287
Elberfeld	19 132	3 187	1 388
Augsburg	17 017	3 446	1 404
Aachen	18 802	6 824	1 702
Karlsruhe	15 518	3 185	625
Braunschweig	10 848	2 354	1 135
Krefeld	13 902	3 185	1 198
M.-Gladbach	10 390	1 721	530
Münster	10 547	2 273	1 152
Plauen	9 383	1 883	917
Harburg-Wilhelmsburg	11 766	1 887	676
Ludwigshafen	11 490	1 420	288
Gleiwitz	7 429	246	150
Hagen	9 894	2 156	578

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nach den Voranschlägen 1928/29.

Stadt	Vom Gesamtzuschußbedarf werden gedeckt % durch		Überschüsse der Gaswerke in % der Betriebsüberschüsse insgesamt
	Überschüsse der Betriebe insgesamt	Überschüsse der Gaswerke	
5	6	7	8
Berlin	15,5	3,9	25,2
Köln	29,4	6,6	22,3
München	16,1	3,1	19,2
Dresden	22,1	6,8	30,5
Breslau	27,4	7,2	26,3
Frankfurt a. M.	18,9	3,3	17,5
Hannover	25,6	7,1	27,7
Nürnberg	16,4	5,4	33,1
Stuttgart	14,2	4,5	31,4
Chemnitz	29,4	7,1	24,2
Magdeburg	24,7	3,2	12,9
Königsberg	19,7	5,2	26,5
Stettin	15,6	3,6	22,9
Mannheim	9,0	3,8	42,4
Altona	22,6	11,4	50,4
Kiel	12,9	4,3	33,1
Halle	22,6	4,2	18,6
Kassel	15,3	5,9	38,8
Elberfeld	16,7	7,3	43,6
Augsburg	20,3	8,3	40,7
Aachen	36,3	9,1	24,9
Karlsruhe	20,5	4,0	19,6
Braunschweig	21,7	10,5	48,2
Krefeld	22,9	8,6	37,6
M.-Gladbach	16,6	5,1	30,8
Münster	21,6	10,9	50,7
Plauen	20,1	9,8	48,7
Harburg-Wilhelmsburg	16,0	5,7	35,8
Ludwigshafen	12,4	2,5	20,3
Gleiwitz	3,3	2,0	61,0
Hagen	21,8	5,8	26,8

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lichkeit der einzelnen Unternehmung können daher aus den angeführten Zahlen in keiner Weise gezogen werden.

Im Rahmen der gesamten Entwicklung der kommunalen Finanzpolitik in der Nachkriegszeit spielen auch die Ablieferungen der kommunalen Gaswerke zur Deckung des gemeindlichen Zuschußbedarfes eine erhebliche Rolle. Infolge der Gestaltung der sonstigen Einnahmemöglichkeiten haben die Erwerbseinkünfte für die Gemeinden erhöhte Bedeutung gewonnen. Die Unternehmungen auch weiterhin technisch, wirtschaftlich und organisatorisch so leistungsfähig wie möglich zu gestalten und zu erhalten, ist dadurch von erhöhter Dringlichkeit geworden.

Literaturverzeichnis.

Boelsen, Kapitalgesellschaften in öffentlicher Hand. Unter besonderer Berücksichtigung der Beeinflussung und Überwachung ihrer Geschäftsführung durch die öffentlichen Körperschaften. Nr. 30 der Schriften des Vereins für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik e. V. Berlin-Friedenau 1929.

Borchardt, Die neue Zeit und die Zukunft der deutschen Gaswerke. Berlin-Friedenau 1919.

Brandt, Jürgen, Die wirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand. Jena 1929.

Die deutsche Kohlenwirtschaft. Verhandlungen und Berichte des 3. Unterausschusses des Ausschusses zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft (Enqueteausschuß). Berlin 1929.

Die kommunalen Betriebe im Rechnungsjahr 1927/28. Einzelschriften zur Statistik des Deutschen Reichs Nr. 15. Berlin 1930.

Deutsche Großgasversorgung. Denkschrift der A.-G. für Kohleverwertung. Essen 1927.

Eding, Ruhelohn und Hinterbliebenenfürsorge für die Arbeitnehmer in den öffentlichen Betrieben und Verwaltungen. Im Auftrage des Vorstandes der Gemeinde- und Staatsarbeiter bearbeitet. Berlin 1926.

Elsas, Das Problem der Ferngasversorgung. Deutscher Volkswirt Nr. 23, 24 u. 27. Jahrgang 1928.

— Ferngas. Kommunal- und wirtschaftspolitische Überlegungen. Nr. 27 der Schriftenreihe des Vereins für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik e. V. Berlin-Friedenau 1928.

— Problem der Ferngasversorgung. Techn. Gemeindeblatt. 32. Jahrgang. Nr. 8.

— Kommunalwirtschaft und Gas in „Das Gas in der deutschen Wirtschaft". Berlin 1929.

— Städte, Werke, Steuern. 1931.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Fuchs, Gemeindebetriebe. Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften. Bd. 2. Jena 1922.

Gasfernversorgung von den Kohlegewinnungsstätten aus. Denkschrift des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern e. V. Berlin 1927.

Geitmann, Die wirtschaftliche Bedeutung der deutschen Gaswerke. München und Berlin 1910.

Gerber, Die öffentliche Unternehmung in privatrechtlicher Form. Ein Beitrag zur sozialökonomischen Lehre von den Formen öffentlicher Unternehmungen unter besonderer Berücksichtigung der Schweiz. Züricher volkswirtschaftliche Forschungen. Herausgegeben von Prof. Dr. Saitzew. Zürich 1928.

Greineder, Die Wirtschaft der deutschen Gaswerke. München und Berlin 1914.

Handbuch der öffentlichen Wirtschaft. Herausgegeben vom Vorstand des Gesamtverbandes der Arbeitnehmer der öffentlichen Betriebe und des Personen- und Warenverkehrs. Berlin 1930.

Harms, Die Überführung kommunaler Betriebe in die Form der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung. Berlin 1915.

Heukeshoven, Die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Gasfernversorgung. Dissertation. Freiburg i. Br. 1928.

Kalender für das Gas- und Wasserfach. Begründet von G. F. Schaar. Herausgegeben von der Geschäftsführung des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern. München und Berlin. Erscheint jährlich.

Kopsch, Interkommunale gewerbliche Unternehmungen in Deutschland. Berlin 1913.

Lindemann, H., Arbeiterpolitik und Wirtschaftspflege in der deutschen Stadtverwaltung. 2. Bd.: Wirtschaftspflege. Stuttgart 1904.

Litinsky, Gasfernversorgung Westsachsens. Leipzig 1928.

Mitzlaff-Stein, Die Zukunftsaufgaben der deutschen Städte. 2. Aufl. Berlin 1925.

Morgenroth, Gasindustrie. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. Aufl. Jena 1927.

Mulert, Die wirtschaftliche Betätigung der Gemeinden. Bericht zum 4. Internationalen Kongreß der Städte und Lokalverwaltungen in Sevilla 1929. Brüssel 1929.

Nübling, Gastarife. Handwörterbuch der Kommunalwissenschaften.

Oefverberg, Das Gasfernversorgungsproblem. Herausgegeben vom Verband der Gemeinde- und Staatsarbeiter. Berlin 1926.

Öffentliche oder private Gasversorgung? Herausgegeben vom Verbandsvorstand des Verbandes der Gemeinde- und Staatsarbeiter. Nr. 37/38 der Schriften zur Aufklärung und Weiterbildung. Berlin.

Passow, Die gemischt privaten und öffentlichen Unternehmungen auf dem Gebiete der Elektrizitäts- und Gasversorgung und des Straßenbahnwesens. Jena 1912.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Petzold, Die Gasfernleitung und ihre wirtschaftliche Bedeutung. 2. Aufl. Essen 1914.

Ried, Organisation und Verwaltung öffentlicher Unternehmungen. Mit Berücksichtigung Deutschlands, der Schweiz und insbesondere Österreichs. Berlin, Wien, London 1914.

Rieß, Kommunale Wirtschaftspflege. Berlin und Leipzig 1924.

Ritter, 25 Jahre Wirtschaftliche Vereinigung deutscher Gaswerke A.-G. Köln, Frankfurt a. M., Berlin 1929.

Schippel, Die Krisis der gemeindlichen Gasversorgung. Sozialistische Monatshefte. 27. Jahrg. 56. Bd. 5. u. 6. Heft. 1921.

Schnabel-Kühn, Die Steinkohlengasindustrie in Deutschland in ihrer Bedeutung für die Volkswirtschaft und das moderne Städteleben. München und Berlin 1910.

Sigloch, Die Unternehmungen der öffentlichen Hand. Organisationsrecht und Steuerrecht. Wirtschaftsrechtliche Abhandlungen. Herausgegeben von Prof. Dr. Geiler. Mannheim, Berlin, Leipzig 1929.

Städte, Staat, Wirtschaft. Denkschrift des Deutschen Städtetages. Berlin 1926.

Starke, Großgasversorgung. Leipzig 1924.

Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. Amtliche Veröffentlichung des Deutschen Städtetages. Bearbeitet vom Verband der deutschen Städtestatistiker. 24. Jahrgang. Leipzig 1929.

Verhandlungen des Vereins für Sozialpolitik in Berlin 1909. Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 132. Leipzig 1909.

Vollbrecht-Sternberg-Raasch, Das Gas in der deutschen Wirtschaft. Berlin 1929.

Walter, Die Gasfernversorgung. Leipzig 1927.

Das Gas- und Wasserfach. Wochenschrift des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern e. V., München.

„Der Städtetag". Mitteilungen des Deutschen Städtetages. Berlin.

Wasser und Gas. Vereinigte Fachzeitschriften. Berlin.

Zeitschrift für Kommunalwirtschaft. Vereinigte Kommunalzeitschriften. Amtliches Organ des Vereins für Kommunalwirtschaft und Kommunalpolitik e. V. Berlin.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Elektrizitätswirtschaft.

Von

Dr. Adolf Wolff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Einführung 77

Erster Abschnitt. Die Begründung und Ausbreitung der öffentlichen Unternehmung 81

A. Zeitabschnitt der Ortszentralen 81

B. Zeitabschnitt der Überlandzentralen 85

C. Zeitabschnitt der Landesunternehmungen 89

I. Wasserwirtschaftliche Interessen 90

II. Elektrizitätsinteressen der Eisenbahnverwaltung 93

III. Kohlenwirtschaftliche Interessen 94

IV. Interessen der Monopolpolitik 96

V. Interessen der Kriegswirtschaft 97

VI. Bekämpfung der Zersplitterung in der Stromversorgung . . 99

VII. Interessen der staatlichen Standortspolitik 99

D. Wechselseitige Einwirkungen der privatwirtschaftlichen, kommunalen und staatlichen Triebkräfte 100

Zweiter Abschnitt. Leistungen und Mängel der öffentlichen Unternehmungstätigkeit 104

Dritter Abschnitt. Die Beziehungen zwischen öffentlicher und privater Unternehmungstätigkeit 113

I. Allgemeines 113

II. Die Entwicklung in Bayern, Sachsen, Baden und Württemberg 114

III. Die Entwicklung in Preußen 117

IV. Rückwirkungen der öffentlichen Initiative auf die privatwirtschaftlichen Gruppen 118

Vierter Abschnitt. Die Organisationsformen 120

A. Verlauf der Gesamtentwicklung 120

B. Die Bedeutung der Gesellschaftsform 122

1. für die kommunalen Unternehmungen 122

2. für die Großkraftwirtschaft 123

C. Die gemischtwirtschaftliche Unternehmung 124

Fünfter Abschnitt. Entwicklungstendenzen 130

A. Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den Großunternehmungen 130

B. Die Bedeutung der Stromversorgung für die Aufgaben der Wirtschafts- und Sozialpolitik 132

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Einführung.

In der Elektrizitätswirtschaft hat die öffentliche Unternehmung im Laufe einer Entwicklung, die nur wenige Jahrzehnte umfaßt, eine absolut dominierende Stellung erreicht. Dies ist um so bemerkenswerter, als die Initiative bei der Einführung der Stromversorgung von privater Seite ausgegangen war und erst allmählich und vielfach zögernd elektrowirtschaftliche Funktionen von öffentlichen Körperschaften übernommen wurden, während andere Wirtschaftszweige, wie z. B. der Kohlenbergbau, zwar seit viel längerer Zeit von öffentlichen Stellen in ihren Interessenbereich gezogen worden waren, ohne daß der Umfang der öffentlichen Betätigung in den letzten Dezennien, insbesondere in der Nachkriegszeit, sich wesentlich vergrößert hätte.

Die Ausbreitung der öffentlichen Unternehmung in dem Gebiete der Stromversorgung läßt sich nicht in einer einheitlichen statistischen Übersicht für die ganze Entwicklungsspanne nachweisen, da die Erfassung zunächst lückenhaft war und erst allmählich vervollkommnet wurde. Als Anhaltspunkte können folgende Feststellungen dienen. Im Jahre 1900 befanden sich unter 76 deutschen Städten mit mehr als 30000 Einwohnern, die Elektrizitätswerke besaßen, 36 in der Verwaltung privater Unternehmer. Von den Werken in Städten mit weniger als 100000 Einwohnern, bei denen der Erfolg einer Elektrizitätsversorgung noch als unsicher angesehen wurde, waren 26 in privater und nur 13 in städtischer Verwaltung[1]. Von den 25 Überlandzentralen, die vor dem Jahre 1900 entstanden, wurde nur eine durch öffentliche Körperschaften errichtet. Genauere statistische Angaben sind für die Entwicklung seit 1913 vorhanden. Zu diesem Zeitpunkt betrug der Anteil der öffentlichen Hand (einschließlich der gemischtwirtschaftlichen Werke, an denen sie mit mehr als 50% beteiligt war) an der Elektrizitätserzeugung 23,6%. Bis 1920 stieg er auf 32,11% und erreichte 1925: 76,81%. Weitere 9,4% der

[1] Siegel, Der Staat und die Elektrizitätsversorgung. Berlin 1915. S. 7.
[2] Ebenda, S. 8.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Eigenerzeugung und Stromabgabe der deutschen Elektrizitätsversorgungsunternehmungen 1927—1929.

Jahr	Reichswerke		Länderwerke		Kommunale Werke		Gemischt-wirtschaftl. Werke		Private Werke		Insgesamt	
	1. Eigenerzeugung in											
	Mill. kWh	%	Mill. kWh	%	Mill. kWh	%	Mill. kWh	%	Mill. kWh	%	Mill. kWh	%
1927	1750	14,1	1580	12,8	3760	30,3	3620	29,3	1670	13,5	12350	100
1928	2092	14,5	1627	11,2	4478	30,9	4171	28,8	2113	14,6	14480	100
1929	2442	14,6	2031	12,2	4981	30,0	5242	31,4	1967	11,8	16663	100
	2. Nutzbar abgegebene Energie in											
	Mill. kWh	%	Mill. kWh	%	Mill. kWh	%	Mill. kWh	%	Mill. kWh	%	Mill. kWh	%
1927	1660	10,1	2030	12,2	5260	31,8	4940	29,8	2670	16,1	16560	100
1928	2005	10,5	2030	10,7	6380	33,6	5766	30,3	2822	14,9	19003	100
1929	2345	10,8	2296	10,6	7097	32,8	7207	33,2	2728	12,6	21673	100

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Erzeugung entfielen im Jahre 1925 auf solche Werke, an denen die öffentliche Hand mit weniger als 50% beteiligt war[3]. Die Entwicklung in den Jahren 1927—29 veranschaulicht die beigefügte Tabelle, deren Zahlen aus der Statistik der Vereinigung der Elektrizitätswerke aufgearbeitet sind[4]. In ihr kommt deutlich zum Ausdruck, daß der Anteil der privaten Werke in den letzten Jahren weiter gesunken ist.

Diese Zahlen — so klar sie die Richtung der Entwicklung kennzeichnen — besagen naturgemäß noch nichts über ihr inneres Wesen. Um dies zu erfassen, ist es notwendig, die Triebkräfte zu betrachten, die sich auf die Entwicklung ausgewirkt haben. Diese Kräfte und Interessen stammen aus den verschiedensten Bezirken des wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Lebens. Die große Bedeutung der Stromversorgung für das gesamte öffentliche und private Leben Deutschlands wurde offenbar, nachdem durch die technische Lösung der Fernübertragung der anfänglich lokale Rahmen der Versorgung gesprengt war. Der Übergang zur Stromversorgung auf der Kohlenbasis verknüpfte die Montaninteressen unmittelbar mit der Elektrizitätswirtschaft; die Ausnutzung der Wasserkräfte als Energiequelle ließ die Interessen aller an der Wasserwirtschaft beteiligten öffentlichen und privaten Kreise in die Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft hineinspielen. Das Reich, die Staaten und Provinzen, kommunale Zweckverbände, Städte und Landgemeinden sahen sich veranlaßt, in den Elektrifizierungsprozeß einzugreifen und sich mit den Interessen der elektrotechnischen Industrie und der Elektrofinanz, die die Pionierarbeit in der Stromversorgung geleistet hatten, auseinanderzusetzen.

Die Kämpfe, die um die Organisationsform der elektrowirtschaftlichen Unternehmungen geführt worden sind und geführt werden, konnten sich also nicht in einer rein wirtschaftlichen Ebene abspielen, sondern mußten auch unter wirtschaftspolitischen Aspekten geführt werden. Mit dieser Feststellung sollen selbstverständlich nicht solche Fälle verteidigt werden, in denen aus dogmatisch-politischer Einstellung die technisch-wirtschaftlichen Grundbedingungen der Stromversorgung verletzt wurden. Abgelehnt werden soll vielmehr nur eine immer wieder

---

[3] Otto Böttcher, Die „kalte Sozialisierung" im Spiegel der Statistik. Wirtschaftskurve 1927, Heft 1.

[4] Übernommen aus Wendorff, Kommunale Elektrizitätswirtschaft im Jahre 1929. D.K.E. 1930, Heft 11.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

auftauchende Meinung, die die wirtschaftspolitische Bedeutung der Stromversorgung einzuengen sucht oder gar völlig bestreitet[5].

Kommt man nach dieser einleitenden Feststellung zu der Frage, welche Interessen zur Begründung und Ausbreitung der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Elektrizitätswirtschaft geführt haben, so wird die Untersuchung nach verschiedenen Gesichtspunkten unterteilt werden müssen. In erster Linie nach den technisch-wirtschaftlichen Entwicklungsabschnitten der Stromversorgung. Ihr Ausgangspunkt war der Bau der Ortszentralen, der in der zweiten Hälfte der 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts einsetzte. In dieser Periode wurden in zahlreichen Kommunen Werke errichtet, deren Wirkungskreis sich auf das Stadtgebiet beschränkte. Gestützt auf die Fortschritte der Technik, die immer leistungsfähigere Kraftmaschinen und Leitungsanlagen schuf, begann man gegen Ende des Jahrhunderts damit, städtische Zentralen zu Überlandwerken auszubauen oder neue Überlandwerke zu errichten. In großem Umfange ist diese Bewegung etwa 1905 in Fluß gekommen, so daß man bei der Aufteilung eines Entwicklungsschemas dies Jahr als Grenze zwischen der Periode der Orts- und der Überlandzentralen festsetzen kann.

Der dritte Entwicklungsabschnitt ist dadurch gekennzeichnet, daß die Stromerzeugung unmittelbar auf die Energiequellen (Wasserkraft, Stein- und Braunkohle) verlegt und der Strom auf Hochspannungs-Fernleitungen in die Verbrauchsgebiete geführt wird. Diese Periode beginnt etwa 1912 im Zusammenhang mit den Bestrebungen der deutschen Länder, ihre Unternehmerinteressen in der Elektrizitätswirtschaft auszubauen. Einige Jahre später, 1917, übernahm das Reich die Aktien der Elektrowerke und trat damit ebenfalls in die Reihe der öffentlichen Körperschaften ein, die sich als Unternehmer in der Stromversorgung betätigten.

---

[5] Unter diesem Gesichtswinkel erscheint die Grundeinstellung des Enqueteberichts nicht ohne Bedenken. Dieser charakterisiert die Machtkämpfe der letzten Jahre in der Elektrizitätswirtschaft „im Grunde als Vorgänge, die eine aus wirtschaftlichen Ursachen bedingte Umbildung und Weiterbildung der deutschen elektrowirtschaftlichen Organisation bezweckten" (S. 7), und betont an späterer Stelle, „daß die Elektrowirtschaft wirtschaftliche Aufgaben zu lösen hat, die weder aus persönlicher noch politischer Interessennahme entschieden werden dürfen". Die deutsche Elektrizitätswirtschaft. Verhandlungen und Berichte des Unterausschusses für Gewerbe, Industrie, Handel und Handwerk (III. Unterausschuß). Berlin 1930. S. 42.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die im vorstehenden abgegrenzten drei Perioden stellen eine Aufeinanderfolge dar, die technisch-wirtschaftlich begründet ist und sich aus der Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft von der lokalen Versorgung zur Großkraftwirtschaft ergibt. Die beispiellose Schnelligkeit, mit der die einzelnen technischen Entwicklungsstufen einander ablösten, mußte in der Praxis dazu führen, daß die elektrowirtschaftliche Organisation Deutschlands sich in den wenigen Jahrzehnten ihres Bestehens in einer fortgesetzten Umbildung befunden hat. Diese ging in den einzelnen Teilgebieten entsprechend den jeweiligen Besonderheiten der geographischen, wirtschaftlichen, sozialen und politischen Struktur in sehr verschiedenem Tempo und Ausmaß vor sich. So ist es zu erklären, daß das Nacheinander des technisch-wirtschaftlichen Entwicklungsschemas in der Praxis vielfach als ein Nebeneinander erscheint, und daß trotz des Aufsaugungsprozesses, durch den die isolierten Werke zu großen Versorgungen zusammengeschlossen werden, die elektrowirtschaftliche Organisation Deutschlands noch ein recht buntscheckiges Bild bietet, in dem die unterschiedlichsten Organisationsformen und Entwicklungstypen — insbesondere bei den öffentlichen Unternehmungen — nebeneinander bestehen.

Erster Abschnitt.

Die Begründung und Ausbreitung der öffentlichen Unternehmung.

A. Zeitabschnitt der Ortszentralen.

Am Ausgangspunkt der öffentlichen Stromversorgung Deutschlands, also in der zweiten Hälfte der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts, als die ersten Ortszentralen erbaut wurden, finden wir folgende Konstellation zwischen der elektrotechnischen Industrie und den Kommunen vor. Die Industriefirmen hatten nicht nur eine Aufgabe wie Firmen in anderen Industriezweigen, etwa im Maschinenbau, nämlich zu fabrizieren, zu liefern und zu montieren, sondern ihnen war auch die Stellung der Energieunternehmer zugewiesen. Sie mußten die Zentralstationen und Straßenbahnen, die sie bauten, selbst exploitieren[6]. Die Erklärung hierfür liegt darin, daß der neue Industriezweig nicht gleichzeitig neue Arbeitsgebiete schuf, sondern mit älteren Betrieben in Wettbewerb trat: die Zentralstationen mit den Gas-

[6] Vgl. die Ausführungen der A.E.G. vom Jahre 1896 an die Ältesten der Kaufmannschaft Berlins. Abgedruckt bei Siegel, Die Elektrizitätslieferungsgesellschaft 1897—1922. S. 12.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

anstalten, die elektrischen Bahnen mit der animalischen Traktion, die Kraftübertragung mit Einzelbetrieben.

Das Vertrauen der elektrotechnischen Industrie auf ihre Neuerungen wurde von den Interessenten nicht von Anfang an geteilt, und so mußte jene die Durchführbarkeit zunächst in eigener Regie nachweisen. Hinzu kam als zweites Moment die Größe der erforderlichen Kapitalbeschaffungen. Waren die Gasanstalten und Straßenbahnen schrittweise mit dem Wachstum der Städte vorangegangen, so mußten die elektrischen Parallelunternehmungen, die an sich kompliziertere Einrichtungen erforderten, mit einem Schlage hergestellt sein. Die Kapitalaufwendungen, die nötig waren, überstiegen die Mittel der bestehenden Organisationen. Im Hinblick auf die Kapitalbeschaffung und das Risiko ist die Unternehmertätigkeit in jenem ersten Entwicklungsabschnitt immer wieder den elektrotechnischen Firmen vorbehalten geblieben, die neben den Fabrikationsunternehmungen besondere Verwaltungs- und Finanzierungsgesellschaften errichteten.

Die Kommunen standen der Einführung der Stromversorgung zunächst mit stärkster Reserve gegenüber. Sie wollten an den technisch-wirtschaftlichen Risiken keinen Anteil haben; weiterhin hatten sie den Wunsch, daß die Interessen der kommunalen Gasanstalten durch die Einführung der Stromversorgung nicht geschädigt würden. Diese Gruppierung mußte zur Folge haben, daß die Kommunen zunächst auf den Bau von Elektrizitätswerken in eigener Regie verzichteten und lediglich Konzessionsverträge mit den elektrotechnischen Lieferfirmen abschlossen, bei denen sie sich für die Bewilligung der Konzession, besonders für das Wegerecht, Gegenleistungen, z. B. Abgaben von der Bruttoeinnahme, vom Reingewinn u. a. m. ausbedangen. „Alles Risiko entfällt auf die Gesellschaft, alle finanziellen Vorteile fallen auf die Stadt", so hatte der Berliner Bürgermeister Duncker in den Debatten der Stadtverordnetenversammlung die Vorlage über den städtischen Konzessionsvertrag mit der Deutschen Edison-Gesellschaft (später A.E.G.) begründet und damit eine prägnante Formel für die kommunale Einstellung gefunden.

Die gleiche Einstellung veranlaßte in den kommenden Jahren die meisten Kommunen, die zur Einführung der Stromversorgung schritten, auf die eigene Regie zu verzichten und Konzessionen zu vergeben. Dies um so mehr, als tatsächlich zunächst viele Elektrizitätswerke große Schwierigkeiten zu überwinden hatten. Dennoch finden wir bereits sehr frühzeitig bei einzelnen Kommunen den Drang zur Selbstbetätigung. So errichtete Lübeck im Jahre 1887 als erste Stadt Deutschlands ein Werk in eigener Regie, um die Stromversorgung der Stadt nach gemeinnützigen Gesichtspunkten sicherzustellen[7].

In den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts und in verstärktem Umfange seit der Jahrhundertwende zeigt sich überall in Deutschland bei den Städten immer energischer das Streben, sich von der Führerschaft der elektrotech-

---

[7] Hoffmann, Die städtischen Betriebe der freien und Hansestadt Lübeck. Lübeck 1927. S. 2.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nischen Firmen bei der Entwicklung der kommunalen Stromversorgung zu emanzipieren. Die Darstellung und Beurteilung dieser Entwicklung bietet — wie man nicht anders erwarten kann — ein sehr verschiedenes Bild, je nachdem man industrielle oder kommunale Quellen heranzieht. Von industrieller Seite[8] wird hierzu festgestellt, daß seitens der Gemeinden und öffentlichen Körperschaften dem Privatunternehmer zwar „selten mit dem verdienten Wohlwollen, so doch wenigstens mit einem gewissen Interesse begegnet worden war, daß dieses Verhalten sich aber in dem Maße ins Gegenteil verkehrte, als es ihnen scheinbar ohne allzu große Schwierigkeiten gelang, die Stromversorgung selbst ausgedehnter Gebiete mit wirtschaftlichem Erfolg zur Durchführung zu bringen. Die Forderungen nach Ermäßigung der Strompreise und nach Beteiligung an dem Ertrag, nach möglichst billiger und baldiger Übernahme der Anlagen in öffentlichen Besitz wurden immer höher geschraubt, die Bedingungen für die Erteilung der Konzessionen und die Benutzung der Wege immer mehr verschärft". Ferner entwickelte sich bei den Gemeinden der Standpunkt[9], „daß man gerade noch die Pionierarbeit des Privatunternehmertums gestatten wolle, daß man aber spätere günstige Entwicklungsmöglichkeiten ganz für die öffentlichen Körperschaften beanspruchen werde. Gemeindliche Elektrizitätswerke und Regierungsbehörden, die sich durch die Ausdehnungsbestrebungen der privaten Unternehmungen in ihrer Elektrizitätspolitik beeinträchtigt sahen, verfochten mit immer größerem Nachdruck die Forderung nach Übernahme der Elektrizitätswirtschaft in ihre Hände".

Wenn man aus diesen Argumentationen den sachlichen Kern herausschält, so ergibt sich, daß die Gemeinden, nach Ansicht des Verfassers, darauf ausgingen, die günstigen Ertragsmöglichkeiten der Stromversorgung für sich selbst zu beanspruchen. Diese Motivierung ist also auf das finanzielle Interesse abgestellt. Nun soll nicht bestritten werden, daß der Wunsch nach finanziellen Erträgen aus der Stromversorgung bei den Kommunen und kommunalen Verbänden, nachdem sie die günstigen Möglichkeiten dieses Wirtschaftszweiges ebenfalls erkannt hatten, auch schon in dem Zeitabschnitt der Ortszentralen eine Rolle gespielt hat — über die große Bedeutung dieser Einnahmen für die kommunalen Etats in der Nachkriegszeit wird an späterer Stelle zu sprechen sein —, aber eine Motivierung, die sich auf diesen Gesichtspunkt beschränkt, wird der wirklichen Problematik nicht gerecht. Der entscheidende Antrieb für die Kommunen, die Stromversorgung selbst zu übernehmen, lag nicht in der Aussicht auf Gewinn, sondern ergab sich aus der großen und wachsenden Bedeutung der Stromversorgung für eine große Reihe von wichtigen Interessengebieten der kommunalen Verwaltung.

Der allmähliche übergang Deutschlands vom Agrar- zum Industriestaat und die starke Zusammenballung der Bevölkerung in den Großstädten

---

[8] Siegel, Die Elektrizitätslieferungsgesellschaft, a. a. O., S. 38.
[9] Ebenda, S. 39.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

brachten den Kommunen neue Aufgaben nicht nur auf hygienischem, sozialem und kulturellem Gebiet, sondern auch in ihrer wirtschaftlichen Betätigung[10]. Im Zuge dieser Entwicklung finden wir eine allmähliche Kommunalisierung der Versorgungsunternehmungen. Nach der Stufenreihe, die Professor Fuchs in seinem Referat über die Entwicklung der Gemeindebetriebe auf der Wiener Tagung des Vereins für Sozialpolitik im Jahre 1907 aufgestellt hatte, setzte die Kommunalisierung von Versorgungsbetrieben in Deutschland nach 1870 bei den Wasserwerken ein, dann folgten die kommunalen Schlachthäuser, anschließend die Gaswerke und schließlich die Elektrizitätswerke und Straßenbahnen. Die dabei maßgebenden Gesichtspunkte[11] waren die sichere und gleichmäßige Versorgung breiter Schichten der Bevölkerung mit unentbehrlichen Bedarfsgütern einerseits, die Schaffung von Einrichtungen und Vorkehrungen zum Nutzen und zur Förderung der allgemeinen Produktion und der Privatwirtschaft andererseits. Von Bedeutung war naturgemäß auch der Monopolcharakter dieser Betriebe. Je deutlicher er im Laufe der Entwicklung wurde, um so stärker gewann die Anschauung Raum, daß diese Einrichtungen nach gemeinwirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten geführt werden und daher im Besitz der Kommunen stehen müßten. Nicht zuletzt wurde der Entschluß zur Verstadtlichung durch die Erkenntnis bestimmt, welch wertvolle Stütze die Versorgungs- und Verkehrsbetriebe für eine erfolgreiche, sozial orientierte Bevölkerungs- und Siedlungspolitik bilden. Auch für die Ansiedlung und die Entwicklung gewerblicher Unternehmungen, sowie für die Eingemeindungspolitik der Städte ist der kommunale Besitz der Versorgungsunternehmungen von großer Bedeutung gewesen[12].

Bei der Kommunalisierung der Elektrizitätswerke traten also — abgesehen von rein finanziellen Interessen — gewichtige kommunale, wirtschaftliche und soziale Momente in Erscheinung. Hinzuzufügen ist, daß gerade unbefriedigende Erfahrungen in der Auswirkung der Konzessionsverträge in vielen Fällen die Kommunalisierungsbewegung sehr gefördert haben. Das Interesse der Konzessionsfirmen mußte naturgemäß auf eine gute Rentabilität bei möglichst geringem Risiko gerichtet sein. Weiter standen die maßgebenden Konzessionsfirmen in Abhängigkeit von Fabrikationsunternehmungen der elektrotechnischen Industrie, was in der Praxis darauf hinauslief, daß diese Industriefirmen hinsichtlich der Unterbringung ihrer Erzeugnisse bei den Versorgungsunternehmungen eine Monopolstellung einnahmen. Bei den Berliner Elektrizitätswerken hat man die Sondergewinne, die die A.E.G. aus ihrem Lieferungsmonopol während der ganzen Dauer des Vertragsverhältnisses (30 Jahre) gezogen hat, auf 35 Mil-

---

[10] Mulert, Die wirtschaftliche Betätigung der deutschen Gemeinden in Annalen der Gemeinwirtschaft, 6. Jahrgang, Heft 1, S. 3.

[11] Vgl. für die folgenden Ausführungen Mulert, a. a. O., S. 5ff.

[12] Vgl. Lueken, Die Verwaltung städtischer Betriebe in Zeitschrift für Kommunalwirtschaft. 1925. S. 587.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lionen Mark geschätzt[13]. Die Konzessionsverträge bedeuteten notwendigerweise eine langjährige feste Bindung zwischen Konzessionsgeber und -nehmer, die zu einer lästigen Fessel werden mußte, sobald Veränderungen, sei es in elektrotechnischer Hinsicht, sei es in den wirtschaftlichen oder sozialen Interessen der Kommunen, eintraten. Beispielsweise wurden die Unzuträglichkeiten zwischen der Stadt Berlin und den Berliner Elektrizitätswerken, die sich aus den einengenden Bestimmungen des Vertrags von 1888/90 ergeben hatten, schließlich so groß, daß die Werke den weiteren Anschluß ablehnen mußten[14]. Es wurde dann nach langwierigen Verhandlungen ein neuer Vertrag vom April 1899 geschlossen, der den Werken einen weiteren Ausbau ermöglichte und ihnen das Wegerecht für ganz Berlin verschaffte. Andererseits wurden die Strompreise herabgesetzt. Erst 1907 erhielten die Werke nach neuen langen Verhandlungen die Erlaubnis, ihre Anlagen dem auftretenden Bedürfnis entsprechend zu erweitern. Andererseits blieb die Tarifpolitik der Konzessionsfirma für die Stadt auf die Dauer unbefriedigend, was besonders darin zum Ausdruck kam, daß die Stadt sofort nach dem Erwerb der Werke eine wesentliche Tarifsenkung vornahm[15].

Auf weitere Einzelausführungen über die Nachteile der Konzessionsverträge, die nicht selten zu langdauernden Prozessen oder neuerdings sogar in Einzelfällen zu „Lichtstreiks" der Stromverbraucher geführt haben, kann an dieser Stelle um so mehr verzichtet werden, als die Probleme, um die es sich hier handelt, auch bei der Institution der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung in der Elektrizitätsversorgung, die noch zu behandeln sein wird, eine Rolle spielen. Zusammenfassend kann auf die Ausführungen von Dr. Lueken[16] verwiesen werden. Dieser bezeichnet als einen der Hauptgründe für die Entwicklung zur Kommunalisierung „die üblen Erfahrungen mit Privatunternehmern und Konzessionsverträgen, bei denen dem öffentlichen Bedürfnis nicht genügend Rechnung getragen würde". Hervorgehoben sei noch, daß sich der Übergang des überwiegenden Teils der deutschen Versorgungsbetriebe in die kommunale Hand im wesentlichen zu einer Zeit vollzogen hat, in der in den Stadtvertretungen fast ausschließlich liberale Kreise, Vertreter des Hausbesitzes, des Handwerks und des Handels die Richtung der kommunalen Politik bestimmten[17].

B. Zeitabschnitt der Überlandzentralen.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts begann die elektrowirtschaftliche Erschließung ländlicher Gebiete durch die Gründung von Überlandzentralen.

---

[13] Vgl. E. Schiff, Sollen die Berliner Elektrizitätswerke verstadtlicht werden? S. 37.

[14] Vgl. Veröffentlichungen der Bewag, Reihe 2, Bd. 6, S. 2f.

[15] Vgl. Jung, Die staatliche Elektrizitäts-Großversorgung Deutschlands. Jena 1918. S. 23.

[16] a. a. O., S. 586.

[17] Mulert, a. a. O., S. 6.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Auch hier ging die Initiative von der elektrotechnischen Industrie aus, die sich nach neuen Absatzgebieten umsah, nachdem in einer kurzen Zeitspanne die deutschen Groß- und Mittelstädte mit Elektrizitätswerken versorgt worden waren. Die Einführung der Dampfturbinen und die Verbesserung der Hochspannungstechnik schufen die technischen Voraussetzungen für die Überlandversorgung. Aus landwirtschaftlichen Kreisen hatte sich schon seit längerer Zeit der Wunsch bemerkbar gemacht, an der Stromversorgung teilzunehmen. Durch die Bereitstellung mechanischer Arbeitskraft in Form von Strom wollte man der immer drückender werdenden Knappheit an ländlichen Arbeitskräften steuern. Im Gegensatz zu den vorwiegend günstigen wirtschaftlichen Ergebnissen, die bei der Entwicklung der städtischen Elektrizitätsversorgung erzielt wurden, traten bei dem Betrieb der Überlandzentralen vielfach Fehlschläge ein, da man den Stromverbrauch der Landwirtschaft zu hoch eingeschätzt hatte und andererseits die erheblichen Kosten für die verzweigten Stromverteilungsanlagen in den dünn besiedelten Gebieten den Betrieb unwirtschaftlich machten. Man bemühte sich daher, die Wirtschaftlichkeit der Unternehmungen zu verbessern, indem man auch die innerhalb der Versorgungsgebiete liegenden industriellen Unternehmungen anzuschließen suchte, um so eine bessere Ausnutzung der Anlagen zu erreichen. Weiterhin suchte man mit den Städten im Versorgungsgebiet Stromlieferungsverträge abzuschließen bzw., wenn diese schon eigene Werke besaßen, Verträge über die Lieferung von Zusatzstrom. Die elektrotechnischen Unternehmungen mußten sich, nachdem sie in einer Reihe von Fällen ungünstige Betriebserfahrungen bei Überlandwerken gemacht hatten, von der Stromversorgung rein ländlicher Gebiete mit dünner Besiedlung *zurückhalten oder sich darauf beschränken, Zentralen zu bauen und zu betreiben*, während die Ortsnetze von den Gemeinden selbst errichtet und angeschlossen wurden. Andererseits bezogen städtische Elektrizitätswerke die ihnen benachbarten Landkreise auch nur dann in ihre Versorgung ein, wenn sie industriell dicht besiedelt waren und daher ihr Anschluß vorteilhaft für die Werke war.

Diese Schwierigkeiten führten dazu, daß landwirtschaftliche Gemeinden und Kreise genötigt waren, organisatorisch und finanziell an ihrer Elektrifizierung mitzuarbeiten, wobei in vielen Gebieten Deutschlands zunächst die genossenschaftliche Organisationsform Anwendung fand. So kam es, daß die elektrische Versorgung in den weitaus meisten deutschen Landkreisen ganz oder wenigstens zum Teil auf kommunalen Boden gestellt wurde[18]. Allerdings ist die Entwicklung in den einzelnen Teilgebieten auf verschiedenen Wegen und auch in sehr ungleichmäßiger Geschwindigkeit verlaufen. In den Hauptindustriegebieten wurden auch die landwirtschaftlichen Bezirke frühzeitig der Stromversorgung erschlossen, und zwar unter weitgehender Mitwirkung privater Kreise. In Süddeutschland haben staatliche Instanzen stärker als in Norddeutschland in den Prozeß eingegriffen, besonders Bayern

[18] Wiedenfeld, Die Elektrizitätsversorgung der deutschen Landkreise in „Constantin-Stein, Die deutschen Landkreise". Berlin 1926.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bemühte sich, durch Einwirkung auf die Großverteilungsfirmen des Landes dafür zu sorgen, daß nicht nur günstige Gemeinden angeschlossen wurden. In Württemberg hat die Regierung seit etwa 1907 mit allen Mitteln darauf hingearbeitet, daß Gemeinden oder Bezirksverbände gegründet wurden, um die Elektrizitätsversorgung ländlicher Bezirke auf rein kommunaler Basis durchzuführen[19]. In Westfalen finden wir ein Zusammengehen der großen Kommunen mit den benachbarten Stadt- und Landkreisen. Im Main-Wesergebiet wurde die Überlandversorgung im Wege der Zusammenarbeit kommunaler Zweckverbände mit den Werken des preußischen Staates durchgeführt. In den östlichen und nordöstlichen industriearmen Gebieten tritt besonders die Initiative der provinziellen Verwaltungen bei der elektrowirtschaftlichen Erschließung der ländlichen Bezirke in Erscheinung.

Die Entwicklung der Überlandversorgung zeigt somit sehr erhebliche Unterschiede gegenüber dem Zeitabschnitt der Ortszentralen. Die elektrotechnische Industrie, die sich in den Städten sehr darum bemüht hatte, die Werke selbst zu errichten und zu betreiben, verlor nach einer Reihe von Fehlschlägen das Interesse an der Versorgung ländlicher elektrowirtschaftlich schwieriger Gebiete. Andererseits bestand im Hinblick auf den Mangel an landwirtschaftlichen Arbeitern in den Landkreisen ein sehr lebhaftes und wirtschaftlich dringendes Interesse an der Einführung der Stromversorgung, während in den Städten die Elektrizität als Beleuchtungsmittel zunächst einen Luxus dargestellt und erst allmählich Eingang in die Gewerbe- und Verkehrsbetriebe gefunden hatte. Das aktive Interesse der Landbevölkerung äußerte sich nicht selten in einem bedenklichen Übereifer, mit dem die unerfahrene Landwirtschaft den verschiedensten ihr von der Elektrotechnik präsentierten Projekten ihre Unterstützung gewährte, ohne genügende Rücksicht auf deren Wirtschaftlichkeit zu nehmen. Diese Zersplitterungsgefahr wurde in vielen Fällen durch das Eingreifen der landwirtschaftlichen Genossenschaften bekämpft. Unter Mitwirkung ihrer Verbandsleitungen haben die Genossenschaften bei der Elektrifizierung des platten Landes eine Pionierarbeit geleistet, die in manchen Punkten ein Gegenstück zur Einführung der städtischen Versorgung durch die elektrotechnischen Industriefirmen darstellt. Dieser „Rollenwechsel" in der Pioniertätigkeit bedeutet eine wichtige Etappe auf dem Wege der Elektrizitätsversorgung, der von der privaten zur öffentlichen Unternehmung geführt hat.

Die Tendenz, immer größere Gebiete elektrowirtschaftlich zusammenzufassen, um die Stromversorgung sicherer und wirtschaftlicher zu gestalten, führte dazu, daß die genossenschaftlichen Verbände die Forderung aufstellten[20], es sei die Zeit gekommen, daß die Selbstverwaltungskörper-

---

[19] Büggeln, Die Entwicklung der öffentlichen Elektrizitätswirtschaft in Deutschland. Stuttgart 1930. S. 37.

[20] Referat des Ökonomierat Dr. Rabe (Halle) im Deutschen Landwirtschaftsrat am 18. Februar 1909 und auf dem Internationalen Kongreß der landwirtschaftlichen Genossenschaften zu Baden-Baden im Mai 1912. Abgedruckt in der Denkschrift der Landelektrizität G. m. b. H., Halle 1927.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schaften die Elektrizitätsversorgung im Interesse der Bewohner durchführen sollten. Die Überleitung der elektrowirtschaftlichen Betätigung von den Genossenschaften auf die kommunalen Körperschaften wurde vorbereitet durch Finanzierungshilfen (Bürgschaften, Amortisationsdarlehen usw.), die von den Landkreisen und Provinzen den Genossenschaften zum Ausbau der Versorgungen gewährt wurden. Mit dieser Gruppierung wurden die Kreis- und Provinzialverwaltungen zur aktiven Mitwirkung bei der Elektrifizierung eingeschaltet, und hier sehen wir den Anfang des Weges, der, ausgehend von den unteren Körperschaften der Verwaltung, allmählich in den Bereich der Staatsverwaltung geführt hat, nachdem die Stromversorgung in ihren dritten Entwicklungsabschnitt, die Großkraftwirtschaft von den Energiequellen aus, eingetreten war.

Den Schluß des Zeitabschnitts der Überlandzentralen bildete die Durchführung ganzer Provinzialversorgungen, wie sie besonders in Ostdeutschland, also in solchen Gebieten, die an eigenen Energiequellen für die Großstromversorgung arm sind, in Erscheinung getreten ist. Die Zusammenfassung so großer Gebiete durch leistungsfähige Kraftwerks- und Verteilungsanlagen war eine Aufgabe, die den Unternehmungen der elektrotechnischen Industrie wesentlich reizvoller erscheinen mußte als der Betrieb kleinerer Überlandunternehmungen. So bemühte sich die A.E.G., ein umfassendes Unternehmen für die Mark Brandenburg zu schaffen und gründete hierzu 1909 das Märkische Elektrizitätswerk (M.E.W.). Indessen war es ihr nicht möglich, den Plan in vollem Umfange zu verwirklichen[21]. Es konnte daher nur ein Teil der Kreise und Kommunen durch Stromlieferungs- und Konzessionsverträge mit dem neuen Unternehmen verknüpft werden. Weitere Überlandzentralen in dem in Frage kommenden märkischen Interessengebiet wurden von Landkreisen und Genossenschaften gegründet. Zur Behebung der Zersplitterung und Vervollkommnung der Versorgung griff dann die Provinzialverwaltung ein und erwarb 1916 sieben Zwölftel des Kapitals des M.E.W. und vier Jahre später den Rest. Nunmehr erhielt das Unternehmen die Aufgabe, das Gesamtgebiet der Provinz Brandenburg planmäßig unter Beachtung gemeinwirtschaftlicher Gesichtspunkte mit Strom zu versorgen, insbesondere bisher noch völlig unversorgte Kreise anzuschließen.

Als in Pommern die Zersplitterung der Versorgung durch zahlreiche, aber nicht genügend leistungsfähige Anlagen einen unbefriedigenden Zustand geschaffen hatte, entschloß sich dort ebenfalls die Provinzialverwaltung, die Elektrifizierung der ganzen Provinz nach einem einheitlichen Plan vorzunehmen. Auch dort war ein Projekt einer elektrotechnischen Großfirma aufgetaucht, die — ähnlich wie in der Mark Brandenburg — mit finanzieller Beteiligung der öffentlichen Verbände, besonders der Provinz, ein

[21] Siegel, E.L.G., a. a. O., S. 33, stellt hierzu fest: „Die Großzügigkeit dieses Planes war jedoch dem Verständnis, der Kirchturmpolitik und dem Wettbewerbsneid jener Zeit weit vorausgeeilt."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

oder mehrere Großkraftwerke errichten wollte. Die Provinzialbehörden vertraten indessen den Standpunkt, daß dieser Plan mehr den Vorteil der Unternehmergesellschaft als den allgemeinen Nutzen zum Ziele habe, und daß die Durchführung der Versorgung für die ganze Provinz nach gemeinnützigen Gesichtspunkten nicht möglich sei, wenn die Errichtung der neuen Großzentralen der privaten Initiative oder dem Vorgehen der großen Elektrizitätsfirmen überlassen bleibe[22]. Die Provinzialverwaltung ging also daran, gemeinschaftlich mit den unteren Kommunalverbänden ein geschlossenes System von Überlandzentralen auszubauen und vereinigte diese Ende 1924 in der Überlandzentrale Pommern, an deren Aktienkapital die Provinz mit 70%, die Kreise mit 25% und private Stellen mit 5% beteiligt wurden. Eine ähnliche Entwicklung findet sich in Ostpreußen. Auch hier nahm die Provinzialverwaltung an der noch in der Nachkriegszeit sehr zurückgebliebenen Elektrifizierung starken Anteil. Gleichzeitig wirkten Preußen und das Reich an den Arbeiten mit und beteiligten sich an der Entwicklung des provinziellen Unternehmens, der Ostpreußenwerk-A.-G.

C. Zeitabschnitt der Landesunternehmungen.

Die Weiterentwicklung der Elektrotechnik führte dazu, die Stromerzeugung unmittelbar auf die Energiequellen (Wasserkraft, Stein- und Braunkohle, Torf) zu verlegen und den Strom auf Hochspannungsfernleitungen in die Konsumgebiete zu transportieren. Dieser Übergang zur Großkraftwirtschaft brachte somit eine neue und außerordentlich beträchtliche Vergrößerung des Wirkungsbereichs der einzelnen Kraftwerke und dehnte die Versorgungsgebiete über sehr weite Landesteile aus. Die Zusammenfassung der Absatzgebiete zu einheitlichen Versorgungen mußte in rechtlicher Hinsicht erhebliche Schwierigkeiten bieten, wenn es sich darum handelte, die Wegerechte für Leitungsanlagen über große Strecken zu erhalten, für deren Erteilung in den einzelnen Abschnitten verschiedene öffentliche Körperschaften zuständig waren, deren Interessen auf die vorgesehene Leitungsführung abgestimmt werden mußten. Diese Schwierigkeiten regten dazu an, die staatliche Mitwirkung für die Durchführung einer großzügigen Elektrizitätswirtschaft heranzuziehen. Der Staat allein, so wurde ausgeführt, sei imstande, sich für seine Zwecke ebenso wie für die Eisenbahnen die erforderlichen Wegerechte zu verschaffen[23].

Aber es war natürlich keineswegs ausschließlich die erhöhte Bedeutung der Wegerechtsfrage, die dazu geführt hat, daß die meisten deutschen Länder seit etwa 1912 als Unternehmer Anteil an der Entwicklung der deutschen Stromversorgung genommen haben, sondern eine große Zahl sehr verschiedenartiger Motive hat sich dahin ausgewirkt, daß wir gegenwärtig im Gesamtgebiet Deutschlands Landesunternehmungen finden, die in der Groß-

[22] Denkschrift über die Entstehung und Entwicklung der pommerschen Überlandzentralen. Stettin 1922. S. 8.

[23] Klingenberg, Elektrische Großwirtschaft unter staatlicher Mitwirkung. 1916. S. 6.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kraftwirtschaft ihres Interessenbereichs eine bedeutende Rolle spielen. Zunächst waren es Interessen der Wasserwirtschaft, ferner der Kohlenwirtschaft (hierbei insbesondere solche der staatlichen Kohlenbergwerke) und weiterhin die Triebkräfte der allgemeinen Wirtschaftspolitik. Im Rahmen der wirtschaftspolitischen Interessen wiederum sind zu unterscheiden die Motive der staatlichen Monopolpolitik, die besonderen Aufgaben der Kriegswirtschaft, welche von sehr erheblichem Einfluß waren, und schließlich allgemeine volkswirtschaftliche Interessen, die auf die Einbeziehung bisher unversorgter Gebiete gerichtet waren oder auf die Bekämpfung der elektrowirtschaftlichen Zersplitterung, die sich aus der Entwicklung der Stromversorgung in den Zeitabschnitten der Ortswerke und Überlandzentralen herausgebildet hatten. Auch die Pläne zur Elektrifizierung der Staatseisenbahnen haben eine anregende Wirkung auf die staatliche Initiative ausgeübt, wenngleich die ursprünglichen Erwartungen hinsichtlich des Tempos und Ausmaßes dieser Entwicklung sich nicht erfüllt haben.

Die Mischung aller dieser Interessen war in den einzelnen Ländern sehr verschieden. Sie wurde zunächst von wirtschaftsgeographischen Faktoren bestimmt, vor allem von der Art und Bedeutung der im Landesgebiet vorhandenen Energiequellen, weiterhin von der Bevölkerungsverteilung und dem Grade der Industrialisierung, von dem bisherigen Stand der elektrowirtschaftlichen Organisation, der sich durch die Betätigung privater, öffentlicher und gemischtwirtschaftlicher Unternehmungen bis zum Eingreifen der Landesregierung herausgebildet hatte und schließlich von der allgemeinen wirtschaftspolitischen Einstellung zu der Frage, in welchem Umfang und in welcher Form die staatliche Intervention im Wirtschaftsleben des Landes zweckmäßig sei.

I. Wasserwirtschaftliche Interessen.

Der Einfluß der Wasserwirtschaft auf die Ausbreitung der öffentlichen Unternehmertätigkeit in der Stromversorgung war naturgemäß in denjenigen Ländern am bedeutendsten, in denen größere und ausbauwürdige Wasserkräfte vorhanden waren. So wurde in Bayern die Wasserkraftabteilung des Staatsministeriums des Innern, die 1908 errichtet worden war, in eine Abteilung für Wasserkraftausnutzung und Elektrizitätsversorgung umgewandelt, der die Aufgabe oblag, führend an der Elektrifizierung Bayerns mitzuwirken. Anfangs enthielt sich der Staat der eigenen Unternehmertätigkeit und überließ es der Privatwirtschaft sowie den Gemeinden und genossenschaftlichen Unternehmungen, mit dem selbständigen Ausbau der Werke vorzugehen. Die staatlichen Wasserkräfte wurden lediglich auf Ansuchen an einzelne Bewerber zur Ausnutzung überlassen, wobei derjenige den Vorzug erhielt, dessen Projekt wirtschaftlich und technisch die größten Vorteile bot. Aber bereits in einer 1912 veröffentlichten Denkschrift[24] wurde

[24] Bericht über den Stand der Wasserkraftausnutzung und Elektrizitätsversorgung in Bayern in den Jahren 1910/11, S. 62f.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Frage der Verstaatlichung aufgeworfen und auf die große volkswirtschaftliche Bedeutung der Elektrizitätsversorgung hingewiesen. Man hielt zwar die Verstaatlichung noch für verfrüht, aber das Ministerium des Innern betonte die Notwendigkeit, bei der Vergebung von Wasserkräften und bei der Errichtung von Überlandwerken von vornherein Bestimmungen über den späteren Rücklauf der Werke zu treffen. Um die Jahreswende 1918/19 entschloß sich Bayern, drei elektrowirtschaftliche Ausbauten in Angriff zu nehmen, das Walchenseewerk, die mittlere Isar und die Verteilungsanlagen des Bayernwerks, die die Grundlage für die bayrische Großstromversorgung zu bilden bestimmt waren[25]. Die hierzu gebildeten Gesellschaften haben die Aufgabe, frei von fiskalischem Einschlag die Vorteile der bayrischen Wasserkräfte nach gemeinnützigen Grundsätzen einer möglichst vollkommenen Elektrizitätsversorgung des Landes sowie der Elektrifizierung der bayrischen Reichsbahnen zugute zu bringen.

Auch in Baden führte die Verwertung der Wasserkräfte des Landes zu einer Beteiligung des Staates an der Elektrizitätsversorgung[26]. Nachdem die Regierung beim Ausbau der großen Wasserkräfte an der badisch-schweizerischen Grenze — den Anfang hatten die im Jahre 1894 von der A.E.G. gegründeten Kraftübertragungswerke Rheinfelden gemacht — der privaten Initiative den Vortritt gelassen hatte, obwohl schon damals der Wunsch laut geworden war, daß der Staat die Wasserkräfte selbst ausbaue, entschloß sich die Regierung 1912, die Wasserkräfte der oberen Murg selbst auszunutzen. Insbesondere hatte sich die badische Eisenbahnverwaltung für den Ausbau eingesetzt. Trotzdem auch in Baden die Bahnelektrifizierung auf Bedenken gestoßen war, wurde der Ausbau dennoch aus allgemeinen Erwägungen durchgeführt. Ohne sich darauf festzulegen, daß der Staat sämtliche Wasserkräfte auszubauen und zu verwerten habe, vertrat die Regierung den Standpunkt, daß die Herstellung des Murgwerkes durch den Staat erfolgen sollte, da es in der Mitte des Landes läge und die Versorgung einer großen Anzahl von Städten und Industrieansiedlungen übernehmen könnte.

Auch der preußische Staat ging beim Beginn seiner elektrowirtschaftlichen Eigenbetätigung von der Wasserwirtschaft aus, indem die Wasserbauverwaltung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten den Ausbau einer Reihe von Wasserkraftwerken anregte. Zunächst wurde in Dörverden a. d. Weser auf Grund des Mittellandkanalgesetzes vom 1. April 1905 gleichzeitig mit dem Bau des Rhein-Weser-Schiffahrtskanals ein Stauwehr errichtet und mit einem Kraftwerk ausgestattet. Dies Werk hatte auch in erster Linie mit der Wasserwirtschaft zusammenhängende Aufgaben; es sollte den Strom für das Pumpwerk in Minden liefern, das aus der Weser den Kanal speiste. Nur annähernd die Hälfte der Stromerzeugung fand Verwendung für die

---

[25] Obpacher, Die Organisation und Wirtschaft der bayrischen Elektrizitätsversorgung. München 1925. S. 31.

[26] Passow, Staatliche Elektrizitätswerke in Deutschland. Jena 1916. S. 18ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Versorgung der benachbarten Gebiete. Ebenfalls im Zusammenhang mit den Arbeiten für den Mittellandkanal wurden an der Eder und der Diemel, Nebenflüssen der Weser, Talsperren in Angriff genommen, von denen die Edertalsperre seinerzeit die größte europäische Talsperre darstellte. Der naheliegende Plan, die Wasserkräfte dieser Sperre, die in erster Linie der Weserregulierung und dem Hochwasserschutz dienen sollte, auch für die Elektrizitätswirtschaft nutzbar zu machen, fand im Jahre 1913 die Zustimmung des Landtags. Die Regierung entschloß sich, die Stromerzeugung selbst zu übernehmen und „in erster Linie die umliegenden Stadt- und Landkreise gegen Entgelt zu versorgen, den Rest aber an industrielle Unternehmungen und nahe gelegene vorhandene oder sich bildende Elektrizitätswerke abzugeben“[27].

Für den Staatsbetrieb wurde insbesondere geltend gemacht, daß zuerst die Schiffahrtsinteressen, sodann der Hochwasserschutz berücksichtigt werden müßten und erst in dritter Linie die elektrowirtschaftlichen Interessen ständen. Ein weiteres staatliches Kraftwerk wurde an der Werra als Laufkraftwerk errichtet. Hier standen aber bereits die Stromversorgungsinteressen stärker im Vordergrunde als beim Bau der Talsperrenkraftwerke. Neue elektrowirtschaftliche Interessen erwarb der Staat bei der Kanalisierung des Mains, in deren Zuge die Staustufen Mainkur, Kesselstadt und Groß-Krotzenburg mit Kraftwerken ausgestattet wurden. Hierbei forderte die Regierung auch die Mittel zur Herstellung einer Verbindungsleitung mit den Kraftwerken im Gebiet der Oberweser an. Da der Anfall elektrischer Kraft in den Talsperrenkraftwerken des Wesergebiets und bei den Mainwasserkräften je nach der Jahreszeit und dem Wasserstand starken, aber zeitlich auseinanderfallenden Schwankungen unterlag, wollte man durch den mittels der Leitung zusammengefaßten Betrieb der Werke einen Ausgleich und eine bessere Ausnutzung für das versorgte Gebiet ermöglichen. Hier prägte sich somit bereits die Tendenz aus, die staatlichen Elektrointeressen nicht länger als ein „Nebenprodukt“ der Wasserwirtschaft zu behandeln, sondern als selbständigen Zweig zu entwickeln. In der betreffenden Landtagsvorlage wurde ausgeführt, daß es gelingen werde, durch die neuen Kraftanlagen die Stromversorgung aus staatlichen Elektrizitätswerken auf ein Gebiet, das sich von Bremen bis zum Main erstrecke, auszudehnen[28].

Nicht nur in Preußen zeigte sich, daß die elektrowirtschaftlichen Unternehmerinteressen des Staates durch die Kanalisierungsarbeiten eine Förderung erfuhren, sondern auch in anderen Ländern. Besonders in der Nachkriegszeit trat dies deutlich in Erscheinung. Neben der Fortführung der aus der Vorkriegszeit übernommenen Kanalisierungsarbeiten wurden neue umfangreiche Projekte vorbereitet. Das Reichsverkehrsministerium entwickelte, nachdem die Eisenbahnen auf Grund der Friedensverträge verselbständigt worden waren, in der Planung und im Bau von Kanälen eine

[27] Drucksachen des Abgeordnetenhauses 1912/13, Bd. 9, S. 6333 ff.

[28] Nr. 137 der Drucksachen des Abgeordnetenhauses. 22. Leg.-Per. III. Sess. 1916.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lebhafte Tätigkeit. Angesichts der allgemeinen Kohlennot in den ersten Nachkriegsjahren ging man von der Voraussetzung aus, daß die Kombination des Ausbaus der Schiffahrtsstraßen mit dem gleichzeitigen Einbau von Kraftwerken an den Staustufen durch die Einnahmen aus der Stromerzeugung für die Rentabilisierung der Wasserstraßen von außerordentlichem Vorteil sein würde. Man stand ganz im Bann des „Wasserkraft-Optimismus" und erwartete von den Stromeinnahmen nicht nur eine Rentabilitätshebung des gesamten Kanalbetriebs, sondern wollte beispielsweise beim Bau des Rhein-Main-Donau-Kanals sogar aus den Betriebsüberschüssen der einzelnen eingebauten Kraftwerke den Bau der Anlagen für den Schiffahrtsweg mitfinanzieren.

Wenngleich seit dem Ende der Kohlennot und infolge von Verbesserungen der Wirtschaftlichkeit von Dampfkraftanlagen durch die fortgeschrittene Technik eine weitgehende Verschiebung zuungunsten der Wirtschaftlichkeit des Wasserkraftstromes aus Laufkraftwerken eingetreten ist, sind die Kanalisierungsarbeiten unter der Führung des Reichsverkehrsministeriums zum großen Teil weitergeführt worden und haben zu einer Verstärkung der elektrowirtschaftlichen Interessen bei mehreren Ländern und beim Reiche geführt. So hat die 1921 gegründete Rhein-Main-Donau-A.-G., an der das Reich, Bayern, Baden, Hessen und die an der Schiffahrtsstraße liegenden Städte beteiligt sind, eine Reihe von elektrowirtschaftlichen Anlagen geschaffen. Als größtes Kraftwerk im Zuge des geplanten Kanals wurde das Kachletwerk ausgebaut, außerdem das Mainkraftwerk bei Viereth. Ende 1927 schloß das Land Bayern einen langfristigen Vertrag über die Stromabnahme aus den zu erbauenden drei Staustufen Oberau, Kl.-Wallstadt und Klingenberg ab, der die Finanzierungsgrundlage für den Ausbau dieser Staustufen schuf und in seinem wirtschaftlichen Effekt gleichbedeutend mit einer Erweiterung der elektrowirtschaftlichen Unternehmerinteressen Bayerns ist.

II. Elektrizitätsinteressen der Eisenbahnverwaltung.

Wie hervorgehoben wurde, hatten die Fragen der Eisenbahn-Elektrifizierung bei der Interessenahme der süddeutschen Länder an der Stromversorgung eine Rolle gespielt, ohne daß die großen Erwartungen in dieser Richtung sich frühzeitig erfüllt hätten. Auch bei der preußischen Elektropolitik der Vorkriegszeit gab die Frage der Eisenbahn-Elektrifizierung einen Anstoß zur Beteiligung des Staates an der Stromversorgung[29]. So wurde auf Grund des Eisenbahn-Anleihe-Gesetzes von 1911 ein staatliches Kraftwerk in Muldenstein bei Bitterfeld zur Strombeschaffung für die elektrische Zugförderung auf der Strecke Magdeburg—Bitterfeld—Leipzig—Halle erbaut. Ebenso sollten bei der Vorbereitung eines elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn nach der Erklärung des Eisenbahnministers vom 19. April 1913 die erforderlichen Kraftwerke als staat-

[29] Passow, a. a. O., S. 39ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

liche Werke gebaut werden[30]. Auch die Denkschrift der sächsischen Regierung über den Ausbau der Stromversorgung motivierte den staatlichen Besitz von Kraftwerken und Leitungsanlagen u. a. mit den großen Zukunftsaufgaben des Staates bei der Elektrifizierung der Eisenbahnen.

Die praktische Bedeutung dieser Argumente ist bisher nicht sehr erheblich gewesen. Bis zum Jahre 1924 ist die Bahnelektrifizierung in Deutschland lediglich im Rahmen großzügig angelegter Versuchsbetriebe durchgeführt worden[31]. Eine systematische Elektrifizierung ist inzwischen in Bayern und Schlesien eingeleitet worden. Während in Schlesien das bahneigene Kraftwerk Mittelsteine der Versorgung der schlesischen Gebirgsbahnen dient, hat sich in Bayern das Reich mit je einem Neuntel des Kapitals an den staatlichen Unternehmungen Walchenseewerk und Mittlere Isar beteiligt. Auf Grund eines mit der Deutschen Reichsbahn abgeschlossenen Stromlieferungsvertrags, dessen Vollzug der Bayernwerk-A.-G. übertragen ist, bezieht die Reichsbahn von den genannten beiden Werken den Strom für ihren elektrischen Zugbetrieb in Bayern.

Wenn somit die Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen bei der bisherigen Entwicklung der öffentlichen Unternehmungen in der Elektrizitätswirtschaft noch keine sehr erhebliche Rolle gespielt hat, so wird sie doch für die Zukunft erhöhte Bedeutung gewinnen. Zur Zeit sind noch nicht einmal 3% der gesamten Streckenlänge elektrifiziert[32], und das zukünftige Ausmaß hängt von der Gestaltung der Finanzlage der Reichsbahn ab. Aber jedenfalls wird es von größtem Einfluß auf die Weiterentwicklung der öffentlichen Unternehmungen der Großkraftversorgung sein, ob die Reichsbahn im Zuge ihrer Elektrifizierungsarbeiten eigene Kraftwerke erbaut oder sich an die bestehenden Unternehmungen anschließt.

III. Kohlenwirtschaftliche Interessen.

Der Einfluß kohlenwirtschaftlicher Interessen auf die Entwicklung der staatlichen Elektrizitätswirtschaft ist in mehreren Fällen klar erkennbar. Er ist aber nicht von der gleichen Bedeutung gewesen wie die Interessen der Wasserwirtschaft. Der Unterschied erklärt sich daraus, daß Besitz und Einfluß der Staaten in der Wasserwirtschaft ungleich umfassender waren als in der Kohlenwirtschaft, die auf Grund der vergebenen staatlichen Verleihungen schon in großem Umfange von Privatunternehmungen erschlossen war, als die Verlagerung der Elektrizitätswirtschaft auf die Energiequellen einsetzte. Das wichtigste Beispiel für den Einfluß der Kohlenwirtschaftspolitik auf die Entwicklung einer staatlichen Stromversorgung bildet das Land Sachsen. Hier hatte die Regierung im Jahre 1912 eine Landtagsvorlage eingebracht, die den Ankauf von Kohlenfeldern im Leipziger und

[30] Passow, a. a. O., S. 48.

[31] Vgl. die Ausführungen des Sachverständigen Dr. Wechmann vor dem Enqueteausschuß, a. a. O., S. 521.

[32] Ebenda, S. 524.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Bornaer Braunkohlenbecken vorsah. Bei diesem Erwerb war aber der Gedanke einer staatlichen Elektrizitätsversorgung noch nicht ausschlaggebend gewesen. In der Begründung werden zwar elektrowirtschaftliche Interessen im Hinblick auf eine spätere Elektrifizierung der Eisenbahnen erwähnt. Im Vordergrund stehen aber die rein kohlenwirtschaftlichen Motive: Der Wunsch, den sächsischen Steinkohlenvorrat zu schonen und im Interesse der Verbraucher preisregulierend in den Kohlenhandel einzugreifen, falls die Stein- und Braunkohlenreviere, von denen die Belieferung des sächsischen Marktes abhing, den Versuch machen sollten, den sächsischen Verbrauchern ihre Preise zu diktieren[33].

Wenige Jahre später aber entschloß sich der Staat, die Stromversorgung des Landes selbst in die Hand zu nehmen. Die Denkschrift vom 12. März 1916, welche die Begründung der Regierung enthielt, nahm Bezug auf den Ankauf der Braunkohlenfelder vom Jahre 1912 und interpretierte ihn folgendermaßen: „Es entspricht den für diesen Ankauf maßgebend gewesenen Absichten, wenn der Staat nunmehr seine Braunkohlenschätze der staatlichen Elektrizitätsversorgung dienstbar macht und dabei die Erzeugungskosten der elektrischen Kraft unabhängig von den Schwankungen des Kohlenmarktes auf möglichst niedrigem Stande hält. In den Händen des Staates sind demnach die Braunkohlenfelder ein ähnlich wirksamer Kraftvorrat, wie ihn Bayern und Baden in den großen Wasserkräften besitzen und in ähnlicher Weise staatlich auszunutzen beabsichtigen." — Der Elektrifizierungsplan fand also eine wichtige Stütze in den vom Staat erworbenen kohlenwirtschaftlichen Interessen, und andererseits wurde die weitere Kohlenwirtschaftspolitik entscheidend von den neuen Elektroplänen beeinflußt. Die Regierung brachte nämlich wenige Monate später, im Oktober 1916, einen Gesetzentwurf ein, nach dem bis zum 30. Juni 1918 alle Rechte auf den Erwerb von Kohlenfeldern oder Kohlenabbaurechten gesperrt wurden. Kurz vor Ablauf der Sperrfrist wurde ein Kohlenregalgesetz erlassen, welches dem Staate alles Kohlenunterirdische zusprach, das in Sachsen noch nicht in Privatbesitz übergegangen war. Hiermit war die große Brennstoffbasis gesichert, auf der die spätere A.-G. Sächsische Werke ihre Großkraftwirtschaft entwickeln konnte[34]. Charakteristisch für das Gesamtbild der sächsischen Entwicklung sind also die wechselseitigen Einflüsse der Kohlen- und der Elektrizitätspolitik.

Auswirkungen der preußischen staatlichen Kohlenwirtschaftsinteressen auf die Unternehmertätigkeit in der Stromversorgung zeigten sich in dem Drängen der Bergverwaltung, ein Steinkohlenkraftwerk in der Nähe der staatlichen Deistergruben zu errichten, um die schwierige Lage des Deisterbergbaues, welcher unter der Konkurrenz der auf dem Kanalwege nach

[33] Drucksachen der II. Kammer des sächsischen Landtags. Dekrete, Bd. 3, Nr. 47, S. 1147 ff.

[34] Weber, Der staatseigene Industriekonzern in Sachsen. Leipzig 1928. S. 24.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Hannover gelangenden Ruhrkohle steht, zu bessern[35]. Diese Wünsche der Bergverwaltung unterstützten wiederum die bereits erwähnten Absichten der Elektrizitätsverwaltung, sich von der Abhängigkeit von wasserwirtschaftlichen Interessen zu emanzipieren und die Stromversorgung als einen selbständigen staatlichen Wirtschaftszweig zu entwickeln. Das Resultat war, daß die preußische Regierung durch Gesetz vom Mai 1918 zum Bau eines Dampf*kraftwerkes bei Hannover ermächtigt wurde. Die Errichtung des Werkes*, die in Ahlem erfolgte, verzögerte sich allerdings erheblich, so daß es erst 1924 in Betrieb kam.

Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, daß der hessische Staat auf der staatlichen Braunkohlengrube Ludwigshoffnung bei Wölfersheim ein staatliches Elektrizitätswerk errichtet hat, das den größten Teil der Provinz Oberhessen versorgte.

IV. Interessen der Monopolpolitik.

Bereits bei der Darstellung des Abschnitts der Orts- und der überlandzentralen wurde auf die monopolistischen Tendenzen der elektrotechnischen Konzerne hingewiesen, die im Laufe der Entwicklung hervorgetreten waren. Diese Monopolprobleme mußten um so stärkere Bedeutung für die Gesamtwirtschaft erhalten, je weiter die Stromversorgungsunternehmungen über den lokalen Rahmen hinauswuchsen und je mehr es den beiden führenden elektrotechnischen Konzernen Deutschlands gelang, in allen Landesteilen durch Pachtverträge und maßgebende Beteiligungen Fuß zu fassen. Von der Vereinigung elektrotechnischer Spezialfabriken, die zu ihren Aufgaben die Bekämpfung von Installations-, Lieferungs- und Materialmonopolen rechnete, wurden vor dem Kriege Untersuchungen über den Anteil der A.E.G. und der Siemens-Gruppe an der deutschen Stromversorgung angestellt. Es wurde errechnet, daß von der gesamten deutschen Elektrizitätsversorgung dem freien Wettbewerbe bei Lieferungen zugänglich waren

am 1. April 1909	62,1 %
„ 1. April 1911	61,5 %
„ 1. April 1913	55,2 %

In den vorstehenden Prozentziffern sind die öffentlichen sowie die als unabhängig geltenden privaten Werke enthalten, während die am vollen Hundert fehlenden Prozentsätze auf solche Werke entfallen, bei denen die A.E.G. und Siemens bestimmenden Einfluß hatten[36]. Die Entwicklung, die sich in diesen Zahlen ausprägt, gab den Landesregierungen Anlaß zum Einschreiten, um den monopolistischen Tendenzen im allgemeinen Interesse zu begegnen. Dies erfolgte zunächst durch Verordnungen, bei denen die Regierungen sich auf ihre Wegerechte stützten oder die ihnen nachgeordneten Be-

[35] Passow, a. a. O., S. 26.

[36] Ritter, Die öffentliche Elektrizitätsversorgung in Deutschland. Berlin 1917. S. 44.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hörden aufforderten, mittels der jenen zustehenden Wegerechte die Einführung oder Ausdehnung von Monopolrechten zu bekämpfen. Die Möglichkeiten hierzu waren in den einzelnen Ländern sehr verschieden. Während in Preußen der Staat nur über wenige Straßen verfügte und als Besitzer der Wege meistens Gemeinden und Kreise in Betracht kommen, waren die wegerechtlichen Voraussetzungen in Baden und Bayern wesentlich günstiger für das Eingreifen der Regierungen. Indessen wuchs bei den Landesregierungen durchweg die Auffassung, daß man den Monopoltendenzen der privaten Konzerne nicht ausschließlich auf dem Verordnungswege begegnen könne. So finden wir in Sachsen Hinweise auf monopolistische Rechte der Großkonzerne in der Vorlage an den Landtag, welche die staatliche Eigenbetätigung in der Stromversorgung begründet[37]. Besonders deutlich trat die monopolfeindliche Einstellung in Baden zutage. Der badische Staat erklärte ausdrücklich, es nicht zulassen zu wollen, daß diejenigen Privatunternehmungen, die sich mit der Stromverteilung in Baden befaßten, auch an den Erzeugungsanlagen des Murgwerkes Interesse nähmen, da hierdurch die Gemeinden und auch die industriellen Abnehmer in allzu große Abhängigkeit von diesen privaten Gesellschaften kommen würden[38].

V. Interessen der Kriegswirtschaft.

Der Einfluß der Kriegswirtschaft auf die Ausdehnung der öffentlichen Unternehmungen ist im Gebiet der Stromversorgung sehr bedeutend gewesen. Die Ausgangspunkte waren hierbei die Notwendigkeiten der Kriegsrohstoffwirtschaft. Um einen Ersatz für die ausbleibenden Zufuhren von Chilesalpeter zu schaffen, wurden unter Führung oder Mitwirkung des Reichs Kalkstickstoffabriken errichtet, die für ihre Öfen einen sehr starken Strombedarf hatten. Ähnlich lagen die Verhältnisse beim Aluminium, das vor dem Kriege zum größten Teil importiert worden war. Hier mußte nicht nur ein Ausgleich für die fehlende Einfuhr geschaffen werden, sondern darüber hinaus Aluminium als Kupferersatz für die verschiedenartigsten Zwecke in Deutschland und in den Kriegsgebieten bereitgestellt werden. Zur Deckung des gewaltigen Strombedarfs bei der Herstellung von Kalkstickstoff und Aluminium wurden in den Braunkohlengebieten West- und Mitteldeutschlands Großkraftwerke errichtet. Während in Westdeutschland diese Werke innerhalb des Systems des gemischtwirtschaftlichen Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerks entwickelt wurden, bildeten die mitteldeutschen Kraftwerksanlagen den Ausgangspunkt für die Elektrounternehmungen des Reichs. Das Reich übernahm von der A.E.G. im Herbst 1917 das Aktienkapital der Elektrowerke, die zur Versorgung des für Rechnung des Reichs erbauten Stickstoffwerks Piesteritz das Großkraftwerk Zschornewitz ausgebaut hatten. Zur Versorgung der Aluminiumfabrik in Rummelsburg bei Berlin wurde 1918 auf Beschluß des Kriegsamts eine Leitung von Zschornewitz

[37] Weber, a. a. O., S. 12.

[38] Drucksachen der II. Kammer der badischen Landstände 1911/12, Nr. 26c.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nach Berlin gezogen. Das Kraftwerk Lauta der Elektrowerke verdankt seine Entstehung dem Strombedarf der Vereinigten Aluminiumwerke, und das Kraftwerk Trattendorf hatte ursprünglich den Strom für die Karbidfabrikation der Lonzawerke geliefert. Nach dem Ende des Kriegs, als der Bedarf der Stickstoff- und Aluminiumbetriebe zurückging, entschlossen sich die Elektrowerke, zur Fernstromversorgung für den allgemeinen Bedarf überzugehen. 1919 wurde der erste Vertrag zur Belieferung der Berliner städtischen Elektrizitätswerke abgeschlossen. Diese Entwicklung wurde durch die großen Schwierigkeiten, unter denen die Kohlenversorgung Berlins in der Nachkriegszeit litt, sehr begünstigt[39].

Die Kriegswirtschaft hat aber die elektrowirtschaftliche Organisation Deutschlands nicht nur von der Seite der Rohstoffbeschaffung her beeinflußt. Ihre Grundgedanken — die planmäßige Regulierung der Produktion und Verteilung durch die öffentlichen Körperschaften und im öffentlichen Interesse — mußten sich mit Notwendigkeit auch auf die Einstellung der Öffentlichkeit zu elektrowirtschaftlichen Fragen in der Nachkriegszeit auswirken. Angesichts der immer stärkeren Konzentration der Stromversorgung und ihrer wachsenden Bedeutung für alle Zweige des Wirtschaftslebens mußten die Fragen eines Elektrizitätsmonopols für das Reich in den Vordergrund der Betrachtung rücken. So finden wir eine Fülle von Publikationen aus den Jahren 1916—1919, die sich mit der Verstaatlichung bzw. Verreichlichung auseinandersetzen, wobei auch die Frage auftaucht, welche Einnahmen das Reich aus einem Monopol erzielen könnte. Solche Projekte mußten wiederum die übrigen öffentlichen Verbände, die Staaten, Provinzen, Kreise und Gemeinden zu rascherer Ausführung ihrer Absichten auf Eigenbetätigung in der Stromversorgung anregen[40]. Die von der Kriegswirtschaft ausgelösten Monopoltendenzen haben also die Ausbreitung der öffentlichen Unternehmung gefördert.

Ihren Gipfelpunkt erreichten die Monopolisierungsbestrebungen im Jahre 1919, als das Gesetz betreffend die Sozialisierung der Elektrizitätswirtschaft erlassen wurde. Eine Lösung großen Stils für die deutsche Stromversorgung hat es bekanntlich nicht gebracht. Wohl aber finden wir, daß in einer Reihe von Fällen die Ausdehnung der Elektrointeressen des Reichs eine Förderung durch die dem Gesetz zugrunde liegenden Anschauungen erfahren hat. So nahm das Reich im Hinblick auf die planmäßige Ausgestaltung des erwarteten Reichsnetzes im Jahre 1919 eine Beteiligung an der Württembergischen Landes-Elektrizitäts-A.-G. (Wüleg) in Stuttgart, nachdem es vorher die Leitungsbauten dieses Unternehmens durch Überteuerungszuschüsse und ein nur bedingt verzinsliches Darlehen erleichtert hatte. Nach seinem Beitritt stellte es der Gesellschaft weitere für den Leitungsbau erforderliche Mittel zur Verfügung und war vorübergehend mit 95% beteiligt[41].

---

[39] Bolzani, Zur Geschichte der Elektrowerke, S. 5.

[40] Siegel, E.L.G., a. a. O., S. 66.

[41] Büggeln, a. a. O., S. 125.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

VI. Bekämpfung der Zersplitterung in der Stromversorgung.

Bereits bei den Ausführungen über die Zusammenfassung von Provinzen zu einheitlichen Stromversorgungen war darauf hingewiesen worden, daß die Provinzialbehörden zu ihrem Eingreifen neben anderen Motiven auch durch den Wunsch veranlaßt wurden, die Zersplitterung der Stromversorgung zu beseitigen, die sich durch die große Zahl lokaler Kraftwerke mit engem Aktionsradius und mangelhafter Wirtschaftlichkeit bei vielfach unzweckmäßigen Tarifformen herausgebildet hatte. Das gleiche Motiv finden wir mehrfach bei der Einführung der Landesversorgungen. So verweist das sächsische Dekret Nr. 23 vom 12. März 1916 darauf, daß die gegenwärtige Versorgung des Landes mit elektrischer Energie den Stempel der Zersplitterung trage. Bereits bei früherer Gelegenheit hatte das Innenministerium betont, daß die als notwendig erkannte Vereinheitlichung der Elektrizitätsversorgung vom Staate selbst durchgeführt werden müsse[42]. Eine weitere Folge der Zersplitterung bestand auch darin, daß unversorgte Gebietsteile in den einzelnen Ländern übrigblieben, und zwar naturgemäß die dünn besiedelten, wirtschaftlich ohnehin schwachen Gegenden. So waren in Bayern, als der Staat 1910 eingriff, noch große Teile des Landes unversorgt[43]. Ebenso waren in Baden, besonders im nördlichen Teile, noch große unversorgte Bezirke vorhanden, als das Murgwerk 1917/18 in Betrieb kam[44].

VII. Interessen der staatlichen Standortspolitik.

Die große Bedeutung einer staatlichen Elektrizitätspolitik für die Standortsfragen von Industrie und Gewerbe ist besonders von Sachsen hervorgehoben worden. Der sächsische Staat sprach die Forderung aus, daß die natürliche Verteilung der Industrie und des Gewerbes über das ganze Land und auf kleine und große Gemeinden durch die Bemessung der Strompreise nicht beeinträchtigt werden dürfe. Nur der Staat, der die Aufgabe habe, allen Landesteilen das erreichbare Gleichmaß der wirtschaftlichen Entwicklung zu sichern, sei befähigt, die Tarifpolitik als Korrektiv für diese Zwecke objektiv zu handhaben. Besonders wollte der sächsische Staat mit seiner Tarifpolitik die Interessen der kleineren Stromabnehmer schützen, um zu verhindern, daß sich ungünstige wirtschaftliche Verschiebungen zugunsten der großabnehmenden Gemeinden oder Gemeindeverbände ergäben. Um dies zu vermeiden, sollte die staatliche Tarifpolitik immer mehr in der Richtung eines von der Abnahmemenge möglichst unabhängigen Tarifs entwickelt werden.

---

[42] Passow, a. a. O., S. 57.

[43] Obpacher, a. a. O., S. 8.

[44] Büggeln, a. a. O., S. 69.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

D. Wechselseitige Einwirkungen der privatwirtschaftlichen, kommunalen und staatlichen Triebkräfte.

Der im Vorstehenden gezeigte Weg von der lokalen Versorgung über die Etappe der Überlandzentralen zur Großversorgung, der zur Beteiligung der öffentlichen Verbände aller Ordnungen an der Elektrizitätswirtschaft geführt hat, gibt naturgemäß nur einen schematischen Überblick. Er zeigt die Aufeinanderfolge der einzelnen Entwicklungsabschnitte, aber er berücksichtigt nicht, daß die Wirklichkeit nicht nur ein Nacheinander der Organisationsformen darstellte, sondern gleichzeitig ein Neben- und Gegeneinander. Die bei der Errichtung der Ortszentralen geschaffenen Organisationen und die von ihnen ausgehenden Triebkräfte setzten sich mit den durch die beginnende Überlandbewegung wirksam gewordenen Triebkräften auseinander und beide Klassen wiederum mit der Initiative der Landesunternehmungen. Bei allen diesen Auseinandersetzungen spielten gleichzeitig die Interessen der elektrotechnischen Industrie mit herein, die ihre Beteiligung an der Stromversorgung zu behaupten suchte. So ergeben sich in dem Entwicklungskampf zahlreiche Rück- und Wechselwirkungen, die für das Gesamtbild und besonders für die hier zur Debatte stehende Ausbreitung der öffentlichen Unternehmung berücksichtigt werden müssen.

Die in den Städten hervorgetretene Tendenz, die Elektrizitätswerke zu kommunalisieren, setzte sich nicht geradlinig fort, sondern machte zeitweise in einer Reihe von Fällen einer gewissen Ernüchterung Platz. Diese wurde zunächst durch ungünstige Erfahrungen in der Verwaltung und im Betriebe von Kommunalunternehmungen ausgelöst. Hier machten sich insbesondere die Schwierigkeiten bemerkbar, geeignete tüchtige Beamte als Leiter zu finden. Ferner wurden Klagen laut über die Schwerfälligkeit des kommunalen Verwaltungsapparates und über kommunalpolitische ungünstige Einflüsse auf die Entwicklung der Werke. Auch machte man vielfach den Kommunalbetrieben zum Vorwurf, der Werbung industrieller und gewerblicher Stromabnehmer nicht genügend Interesse und Verständnis entgegenzubringen, so daß bei diesen Abnehmergruppen die Widerstände gegen die Aufgabe der Eigenerzeugung zugunsten des Bezuges von den Kommunalbetrieben nicht beseitigt würden. Solche Erfahrungen trafen zusammen mit der wesentlich wichtigeren Tatsache, daß durch die technisch-wirtschaftliche Entwicklung den Werken die neue Aufgabe erwuchs, nicht mehr eine einzelne Gemeinde, sondern weitere Gebiete zu versorgen[45]. Wenngleich sich in manchen Fällen die Großstädte entschlossen, für eigene Rechnung die umliegenden Gebiete zu versorgen, trugen doch zahlreiche Gemeinden Bedenken, auf fremdem Gebiet als Unternehmer aufzutreten. Dies führte dazu, daß die private Unternehmertätigkeit der elektrotechnischen Industrie einen neuen Auftrieb erhielt. Nicht selten entschlossen sich kommunale Körperschaften, ihre Werke durch Abschluß von langfristigen Pachtverträgen wieder in pri-

[45] Passow, Die gemischt-privaten und öffentlichen Unternehmungen. Jena 1912. S. 128ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

vate Verwaltung zu geben. So z. B. Königsberg i. Pr. und Brandenburg a. d. H., die ihre kommunalen Werke an die E.L.G. verpachteten[46]. In manchen Fällen ging man dazu über, den städtischen Betrieb auf die Stromverteilung zu beschränken oder die bestehenden Erzeugungsanlagen zwar weiter zu betreiben, aber nicht auszubauen, so daß der Zuwachs an Strombedarf durch langfristige Bezugsverträge von privaten oder gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen gedeckt wurde.

Von grundsätzlicher Bedeutung waren die zahlreichen Fälle, in denen öffentliche Körperschaften sich mit Privatunternehmungen zu gemischtwirtschaftlichen Gesellschaften vereinigten. Diese Entwicklung wurde häufig auch dadurch begünstigt, daß es bei überkommunalen Versorgungsgebieten den privaten Partnern leichter fiel, eine Verständigung zwischen den beteiligten Gemeinden und Gemeindeverbänden zu erreichen als einer öffentlichen Körperschaft, die durch psychologische Faktoren gehemmt wurde, z. B. durch die Atmosphäre des Mißtrauens zwischen miteinander rivalisierenden Städten, durch den traditionellen Gegensatz zwischen Stadt und Land u. a. m. Daß in anderen Fällen der elektrotechnischen Industrie die Möglichkeit, solche Gegensätze für ihre Interessen auszuwerten, durch das geschlossene Vorgehen der öffentlichen Körperschaften versperrt wurde, ist bereits an dem Beispiel der Provinz Pommern erläutert worden. Die gemischtwirtschaftliche Unternehmung, über deren Charakter noch an späterer Stelle zu sprechen sein wird, wurde von der Privatwirtschaft eifrig propagiert, da man in ihr eine Möglichkeit sah, die Kommunalisierungstendenzen abzuschwächen und Kompromißlösungen zu schaffen, die der privaten Initiative Arbeitsmöglichkeiten ließen. Das wohl früheste und gleichzeitig bedeutendste Beispiel dieses Typs bildet das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk (R.W.E.) in Essen, das bereits 1905 kommunale Aktionäre aufnahm. Die Hoffnungen, die die Privatwirtschaft auf die neue Organisationsform setzte, haben sich bisher im großen und ganzen nicht erfüllt[47]. Vielmehr haben die Städte sich bemüht, die Nachteile, welche im Betrieb der kommunalen Unternehmungen zutage getreten waren, durch Verbesserung der Organisationsformen, insbesondere durch die Einführung der öffentlichen Unternehmungen in privatrechtlicher Form, zu beheben. Andererseits hat der Deutsche Städtetag mehrfach die Notwendigkeit betont, daß die Städte bei der Bildung von gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen die Führung behalten müssen und die qualifizierte Majorität für die öffentlichen Körperschaften bei solchen Unternehmungen gefordert.

Während die Kommunen sich auf der einen Seite gegenüber der elektrotechnischen Industrie und den ihr nahestehenden Finanzierungs- und Holdinggesellschaften behaupten mußten, entstand für sie eine neue Problematik,

---

[46] Siegel, E.L.G., a. a. O., S. 42 u. 48.

[47] So auch Jeserich, Entwicklung und gegenwärtiger Stand der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung in Zeitschrift für Kommunalwirtschaft, 1929, S. 1709.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nachdem die Landesregierungen die Entwicklung der Großkraftwirtschaft begannen. Die von den Staaten ausgebauten Werke waren auf die Fernversorgung abgestellt und arbeiteten wirtschaftlicher als die häufig veralteten und zu kleinen Ortszentralen. Die Kommunen zeigten sich gegenüber dem staatlichen Vorgehen sehr kritisch. Für sie war nicht maßgebend, daß die staatliche Betätigung durch wirtschaftlich-technische Faktoren bedingt war und sich organisch in die große Entwicklungslinie der Elektrizitätswirtschaft einfügte, sondern sie fürchteten eine Beeinträchtigung ihrer Selbstverwaltungsrechte sowie nicht minder eine Schädigung ihrer finanziellen Interessen an einer eigenen Stromversorgung. So nahmen die Vorstände des Deutschen und Preußischen Städtetags in einer Sitzung vom 12. August 1916 eine Resolution an, in der das staatliche Vorgehen als eine künstliche Überspannung des Zentralisationsgedankens kritisiert und ferner betont wurde, daß die Gemeinden weder auf ihre gegenwärtigen Einnahmen aus der Elektrizitätswirtschaft, noch auf die Vorteile künftiger technischer Verbesserungen verzichten könnten. Die Resolution schloß mit einem Protest dagegen, daß der Staat unter Einsetzung seiner Machtmittel dieses der gemeindlichen Selbstverwaltung zugehörige Gebiet an sich ziehe. Diese Einstellung hat sich trotz der fortschreitenden Verflechtung zwischen Großkraftwirtschaft und lokaler Versorgung in nicht wenigen Fällen erhalten. So führte 1928 Oberbürgermeister Bracht (Essen) aus, daß „trotz aller schönen theoretischen Versprechungen und Programme die bereits 1916 von den Städtetagen ausgesprochenen Bedenken in verstärktem Maße weiterbestehen“[48].

Diese überkritische Einstellung der Gemeinden zu den Ländern ist nur psychologisch aus der krisenartigen Verfassung zu verstehen, in der sich die Selbstverwaltung als Ganzes gegenwärtig befindet. In der elektropolitischen Haltung der Landesregierungen gegenüber den kommunalen Körperschaften findet sie keine ausreichende Begründung. Wenn auch vereinzelt Länder die Bewegungsfreiheit der Gemeinden elektrowirtschaftlich zu sehr eingeengt haben, wie zeitweise z. B. Baden[49], so ist die staatliche Initiative im ganzen gesehen doch zweckmäßig gewesen. Preußen hat bei seinem Vorgehen mehrfach besondere Rücksicht auf die kommunalen Interessen genommen. Bei der Errichtung der Wasserkraftwerke im oberen Quellgebiet der Weser wurde sogar entgegen den Wünschen der beteiligten Kreise von der Übernahme der Stromverteilung Abstand genommen[50]. Württemberg hat im Gegensatz zu den Nachbarstaaten lange Zeit hindurch auf finanzielle Beteiligungen und eigene Gründungen verzichtet und dafür die Unterneh-

---

[48] Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft, in Zeitschrift für Kommunalwirtschaft, 1928, S. 1762; ähnlich Reichsminister a. D. Erich Koch, Die Stadt im Rahmen des Staates in dem Sammelwerk „Die Zukunftsaufgaben der deutschen Städte“. Berlin 1925. S. 17.

[49] Büggeln, a. a. O., S. 32 u. 69.

[50] Passow, Staatliche Elektrizitätswerke, a. a. O., S. 3 u. 32.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

mungen der Gemeinden und Bezirksverbände durch Bürgschaften für deren Darlehen unterstützt. Die Folge ist, daß die Organisation der württembergischen Stromversorgung gegenwärtig zu den kompliziertesten in Deutschland gehört, und daß die Regierung große Schwierigkeiten bei ihren Bemühungen um eine Vereinheitlichung hat[51]. In Thüringen, wo die staatliche Betätigung ebenfalls erst sehr spät eingesetzt hat, zeigt die Elektrizitätswirtschaft ein ähnliches Bild der Zersplitterung, und die Kette zwischen Erzeugung und Verbrauch erreicht vielfach eine sehr große Länge[52].

Wenn sich zwischen den Landesregierungen und den kommunalen Verbänden Gegensätze in den Fragen der elektrowirtschaftlichen Zuständigkeit entwickelt haben, die von Beginn der staatlichen Elektrizitätswirtschaft an zum Ausdruck kamen und trotz aller Bemühungen, einen Ausgleich der Interessen herzustellen, auch gegenwärtig noch nicht verschwunden sind, so beruht dies auch darauf, daß beide Teile von verschiedenen Ausgangspunkten an ihre elektrowirtschaftlichen Aufgaben herangegangen sind. Bei den Kommunen stand im Vordergrunde das unmittelbare Interesse an der Versorgung der Einwohner. Die Länder und das Reich gingen vorwiegend von der technischen Seite aus, indem sie die zu ihrer Verfügung stehenden Energiequellen entwickelten. Daß kriegswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Gesichtspunkte mit verfolgt wurden, ist in der Betrachtung klargelegt worden, aber offensichtlich haben bei den Ländern und beim Reich die technisch-wirtschaftlichen Grundlagen und Triebkräfte im bisherigen Verlauf einen überwiegenden Einfluß ausgeübt. Welche Forderungen sich aus dieser Feststellung für die Zukunft ergeben, wird an späterer Stelle zu behandeln sein. Ebenso wird zu untersuchen sein, welche Modifikationen der Versorgungsgedanke, der Ausgangspunkt der kommunalen Elektrizitätswirtschaft, durch die Schwierigkeiten der Kommunalpolitik und der kommunalen Finanzen in den Nachkriegsjahren erfahren hat.

Im Gegensatz zu den übrigen Gebieten Deutschlands hat sich im rheinisch-westfälischen Industrierevier eine einzigartige Entwicklung vollzogen, die vom Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk getragen wurde. Dies Unternehmen hat alle Entwicklungsstufen der Elektrizitätswirtschaft im Rahmen seiner eigenen Organisation durchlaufen. Sein Ausgangspunkt war die Ortszentrale für die Stadt Essen, wobei eine Abhängigkeit von einem elektrotechnischen Fabrikationsunternehmen, der Elektrizitäts-A.-G. vorm. W. Lahmeyer & Co., bestand[53]. Nachdem an die Stelle der elektrotechnischen Interessen die Kohleninteressen von Stinnes und Thyssen getreten waren, trat das Unternehmen durch Erweiterung seines Versorgungsgebietes in den Entwicklungsabschnitt der überlandzentralen ein. Im weiteren Verlaufe entwickelte es unter ständiger Vergrößerung seines Absatzgebietes die Fernkraftversorgung auf der rheinischen Braunkohle, während die Ruhrkohlen-

[51] Büggeln, a. a. O., S. 131 u. Sigloch im Enquetebericht, S. 375.

[52] Enquetebericht, S. 122.

[53] Dr. Camillo J. Asriel, Das R.W.E., Zürich 1930, S. 69ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

interessen zurücktraten. Als neuester Entwicklungsabschnitt begann etwa im Jahre 1930 durch die Ausdehnung der R.W.E.-Interessen bis zu den alpinen Wasserkräften die Verbundwirtschaft zwischen Braunkohlen-, Steinkohlen- und Wasserlauf- und -speicherkraftenergie[54]. Diese Entwicklung vollzog sich seit dem Jahre 1905 in gemischtwirtschaftlicher Form, also unter aktienmäßiger Beteiligung der versorgten Kommunen und Kreise des rheinisch-westfälischen Reviers. Prüfen wir die Gründe, aus denen sich hier eine so eigenartige Entwicklung herausgebildet hat, so ist zunächst hervorzuheben, daß die private Initiative auf dem dicht besiedelten Raume des Reviers, in dem 12% der Gesamtbevölkerung des Reiches wohnen und etwa ein Drittel der deutschen Großstädte vereinigt ist, ein besonders rentables Betätigungsfeld fand. Ein weiterer Anreiz zur privaten Betätigung lag in den Kohleninteressen der Schwerindustrie, die auf elektrowirtschaftliche Verwertung drängten. Die enge räumliche Vereinigung der Kohlenindustrie mit den übrigen industriellen Zweigen des Reviers und den zahlreichen, dicht aneinander gedrängten Kommunen führte zu einer elektrowirtschaftlichen Gemeinschaft, bei deren Einleitung und Ausgestaltung der Weitblick und das taktische Geschick von Stinnes eine bestimmende Rolle gespielt haben. Die Frage, inwieweit das R.W.E. mit der von ihm geschaffenen Lösung der elektrowirtschaftlichen Aufgaben des rheinisch-westfälischen Reviers den gemeinwirtschaftlichen Notwendigkeiten entsprochen hat, wird noch zu prüfen sein.

Der Gesamtüberblick über die Entwicklung der deutschen Elektrizitätswirtschaft, die zu der starken Ausbreitung der öffentlichen Unternehmung auf diesem Gebiet geführt hat, zeigt, daß die Entwicklung sich immer wieder als Widerspiel von Kräften, die um zwei einander entgegengerichtete Pole gelagert sind, darstellt. Einmal bedeutet sie die Auseinandersetzung zwischen Privatwirtschaft und öffentlicher Wirtschaft, wobei die privatwirtschaftlichen Triebkräfte von der elektrotechnischen Industrie, der Stein- und Braunkohlenindustrie und den Bankinteressen bestimmt werden. Zweitens ist sie der Ausdruck der Auseinandersetzung zwischen Staatsverwaltung und Selbstverwaltung und wird dementsprechend von den Triebkräften der Konzentration und der Dezentralisation beeinflußt.

Zweiter Abschnitt.

Leistungen und Mängel der öffentlichen Unternehmungstätigkeit.

Inwiefern unterscheidet sich die öffentliche Unternehmung in ihrer Zielsetzung von den privaten Unternehmungen? Es wurde bereits bei der Betrachtung der bisherigen Entwicklung darauf hingewiesen, daß

[54] Asriel, a. a. O., S. 74.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die private Initiative vom Erwerbsstreben bestimmt ist. Ob diese Erwerbsinteressen mit der Lieferung elektrotechnischer Anlagen verknüpft waren oder einen rein finanziellen Charakter trugen, spielt hierbei eine Nebenrolle. Demgegenüber verfolgten die öffentlichen Körperschaften bei der Übernahme der Stromversorgung eine Förderung allgemeiner Interessen. Der Wunsch nach finanziellen Erträgen war zwar bei den Kommunen und den kommunalen Verbänden bereits im Zeitabschnitt der Ortszentralen vorhanden, bildete aber keinen entscheidenden Antrieb. Welche gemeinnützigen Interessen mit der elektrowirtschaftlichen Betätigung der Kommunen verfolgt wurden, ist bereits hervorgehoben worden. Noch deutlicher war in der Haltung der provinziellen und Landesstromversorgungen die Tendenz erkennbar, sich nicht von Erwerbsmotiven leiten zu lassen, sondern der Gesamtheit zu dienen.

Beurteilt man unter diesen Gesichtspunkten die von den öffentlichen Unternehmungen erreichten Leistungen, so wird man finden, daß die kommunale Elektrizitätswirtschaft in der Vorkriegszeit ihren Versorgungsaufgaben in hohem Maße gerecht geworden ist. Bei der Entwicklung der provinziellen und Landesversorgungen ist festzustellen, daß diese Unternehmungen für die Erschließung elektrowirtschaftlich ungünstiger Gebiete wertvolle Arbeit geleistet haben und nicht minder hinsichtlich der Zusammenfassung der zersplitterten und kleinen Versorgungsgebiete zu größeren Einheiten, die mit besserer Wirtschaftlichkeit betrieben werden konnten. Besonders bemerkenswert erscheinen die Leistungen solcher Landesversorgungen, die mit der staatlichen Großkraftwirtschaft eine Aufsicht über die Tarifgestaltung der öffentlichen und privaten Verteilungsunternehmungen des ganzen Landes kombinierten, wie z. B. Bayern. Wenn der Aufsaugungsprozeß, durch den die isolierten Werke zu Großversorgungen zusammengeschlossen werden, bereits ein Ausmaß erreicht hat, aus dem seine völlige Durchführung sich zwangsläufig ergibt[55], so ist dies Verdienst im wesentlichen der Initiative der provinziellen und staatlichen Großkraftunternehmungen zuzuschreiben. Diese elektrowirtschaftliche Vereinheitlichungsarbeit hat auch an den Landesgrenzen nicht haltgemacht. Besonders der aus den preußischen Elektrizitätsinteressen gebildeten Preußischen Elektrizitäts-Aktiengesellschaft ist es gelungen, bei der Zusammenfassung von Ver-

[55] Enquetebericht, S. 31.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sorgungsgebieten die Schranken der Landesgrenzen zu überschreiten, braunschweigische, oldenburgische und hessische Gebietsteile in ihr Netz einzubeziehen und eine aktienmäßige Verflechtung mit ihnen herzustellen. Neuerdings hat das Märkische Elektrizitätswerk (M.E.W.) mit der Landesregierung von Mecklenburg-Schwerin einen Vertrag geschlossen, der die Übernahme der Mecklenburg-Schweriner Stromversorgung gegen Ausfolgung von Aktien des M.E.W. an die Landesregierung vorsieht.

Es ist nicht möglich, anders als in dieser allgemeinen Form über die Leistungen der öffentlichen Unternehmungen in der Elektrizitätswirtschaft zu berichten. Es fehlen ausreichend detaillierte und vergleichbare Unterlagen über die betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Ergebnisse, welche die Grundlage für ein differenziertes Urteil geben könnten. Sowohl bei den öffentlichen, wie bei den gemischtwirtschaftlichen und privaten Unternehmungen besteht ein Zustand, den man mit vollem Recht als „elektrizitätsstatistisches Halbdunkel" bezeichnet hat, und der für die Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft nicht gerade förderlich ist[56]. Völlige Undurchsichtigkeit herrscht hinsichtlich der Rentabilität der Unternehmungen. Der Enquetebericht hat ausdrücklich festgestellt, daß die gegenwärtig in der deutschen Elektrizitätswirtschaft erzielten Gewinne trotz der starken öffentlichen Anteilnahme an diesem Wirtschaftszweige nicht erfaßt werden konnten, wenngleich von dem einen oder anderen Werk ausreichende Angaben vorlagen[57]. Daraus folgt, daß die mangelnde Durchsichtigkeit der Verhältnisse in diesem Wirtschaftszweige ganz allgemein zu Fehlurteilen über die Gesamtverhältnisse und die Rentabilität der Werke führt, daß vor allem bei nicht zulänglicher Rechnungslegung manche Werke mit nicht ausreichender Wirtschaftlichkeit, andere mit ungenügendem Erfolg oder auch mit überhöhten Preisen betrieben werden können, zumal hier die ausgleichenden Wirkungen des Wettbewerbes fehlen[58].

Nicht günstiger liegen die Einblicksmöglichkeiten in die Tarifgestaltung. Hier hat der Enquetebericht festgestellt, daß die zahlenmäßige Aufklärung über die Preisverhältnisse elektrischer Energie in Deutschland nicht befriedigt und kein allgemeines Urteil erlaubt. Er hat sich

---

[56] Zur Nedden im Enquetebericht, S. 265.

[57] Ebenda, S. 78.

[58] Ebenda, S. 80.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

weiter der Frage zugewandt, ob eine laufende statistische Erfassung der von den deutschen Elektrizitätswerken tariflich festgesetzten Preise und der Durchschnittseinnahmen durch eine unabhängige Stelle von Vorteil wäre, und ist zu dem Schluß gekommen, daß eine solche Stelle nach einer gewissen Beobachtungszeit die Einzelergebnisse zusammenfassen und zu allgemeineren Feststellungen gelangen könnte, die den Werken für die schwierigen Preisentscheidungen und auch den zuständigen Stellen für die wirtschaftspolitische Urteilsbildung eine wertvolle Hilfe geben könnten[59]. Diese kritischen Feststellungen des Enqueteberichtes stimmen mit den Ergebnissen überein, zu denen Spezialuntersuchungen über einzelne öffentliche Unternehmungen gekommen sind. So ist bei der A.-G. Sächsische Werke darauf verwiesen worden, daß die Unterbewertung der Aktiva, insbesondere des Postens „Kohlenunterirdisches", den Außenstehenden über die Rentabilität der A.S.W. zu täuschen geeignet sei[60].

Auch der Aufwand für den Ausbau der bayrischen Wasserkräfte durch die staatlichen Unternehmungen ist nicht exakt feststellbar, so daß keine Klarheit über die Rentabilität zu gewinnen ist[61]. Für Baden hat der Sachverständige Helmle vor dem Enqueteausschuß erklärt, daß die Buchwerte bei der Goldmarkumstellung auf etwa 70% des Wiederbeschaffungswertes abgestellt worden sind[62], so daß hier das gleiche Problem besteht. Die Verhältnisse bei den übrigen Landesversorgungen dürften ähnlich liegen.

Die Frage der finanziellen Ergebnisse kann naturgemäß bei einem öffentlichen Unternehmen nicht ausschlaggebend sein. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist ein Faktor, der nicht minder in Rechnung gezogen werden muß. Aber hier besteht der gleiche Mangel an Durchsichtigkeit, der vom Enqueteausschuß hinsichtlich der Rentabilitäts- und Tariffragen beklagt wurde. Die Geschäftsberichte der öffentlichen Unternehmungen sind in Form und Inhalt weitgehend dem Muster der Berichte privater Gesellschaften angeglichen. Angaben, die eine in die Tiefe gehende Beurteilung ihres besonderen volkswirtschaftlichen Nutzens gestatten würden, sind kaum zu finden. Es fehlen Anhaltspunkte für die

---

[59] Enqueteberichtt, S. 56.

[60] Weber, a. a. O., S. 91.

[61] Eichhorn, Die staatliche Elektrizitätsversorgung in Sachsen und Bayern, S. 99.

[62] Enqueteberichtt, S. 390.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Beurteilung der Frage, welchen Einfluß die öffentlichen Unternehmungen auf die Entwicklung des Wirtschaftslebens ihres Versorgungsgebietes gehabt haben, wie sie die Produktionskosten der Industrie und des Gewerbes bzw. die Lebenshaltungskosten der privaten Abnehmer durch ihre Preispolitik beeinflußt haben, welche Auswirkungen ihre Arbeit in den Fragen des industriellen Standortes, hinsichtlich der Exportkraft ihres Versorgungsbezirkes und in anderen volkswirtschaftlichen Fragen gehabt hat. Was insbesondere die Landesversorgungsunternehmungen betrifft, so wird man auf folgendes hinweisen müssen. Diese Unternehmungen haben bei ihrer Entwicklung der Fernkraftversorgung in hohem Maße unter dem Einfluß der technisch-wirtschaftlichen Grundlagen und Triebkräfte gestanden. Der Ausbau der Kraftwerke und der Leitungsanlagen war eine so gewaltige Aufgabe, daß er die Unternehmungen sehr stark in Anspruch nahm. Hinzu kam die Aufgabe, die Verteilungsunternehmungen des Arbeitsgebietes mit den neugeschaffenen Anlagen der Großstromversorgung organisch zusammenzufassen. Diese technischen und organisatorischen Aufgaben sowie die hiermit zusammenhängenden Aufgaben der Finanzierung haben die Unternehmungen so sehr beansprucht, daß in der bisherigen Entwicklung die Probleme der volkswirtschaftlichen Durchdringung der Versorgungsgebiete noch kaum in Angriff genommen worden sind. In manchen Fällen ist die Haltung der Landesversorgungen sogar nicht an volkswirtschaftlichen Interessen orientiert gewesen, sondern von dem Konkurrenzkampf mit privaten oder gemischtwirtschaftlichen Betrieben bestimmt worden. So wurde der Regierung von Mecklenburg-Schwerin im Landtage der Vorwurf gemacht, daß sie Überschüsse des Landeselektrizitätswerkes dazu verwende, um in dem Grenzgebiet zwischen diesem Werk und der Rostocker Überlandzentrale, die zum Interessenkreis der Elektrizitätslieferungsgesellschaft gehört, Boden zu gewinnen. Dies geschehe dadurch, daß man dort den Teilnehmern Baukostenzuschüsse gewähre, die da, wo das Elektrizitätswerk allein herrsche, nicht üblich wären.

Stehen also die Landesversorgungen noch vor der Aufgabe der volkswirtschaftlichen Durchdringung ihrer Interessengebiete, so zeigt sich andererseits bei den Elektrizitätsunternehmungen der Kommunen und kommunalen Verbände, daß sie von den gemeinnützigen Prinzipien, von denen sie ursprünglich ausgegangen waren, in der Nachkriegsentwicklung vielfach abgeirrt sind. Die wichtigsten Ursachen, die zu einer

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Beeinträchtigung der gemeinwirtschaftlichen Funktionen geführt haben, waren die übermäßige Anspannung der Elektrizitätswerke für die Stützung der städtischen Finanzen, das starre Festhalten an der kommunalen Eigenerzeugung, teilweise sogar ungesunde Expansionsbestrebungen beim Ausbau der Kraftwerke und schließlich politische Einwirkungen auf die Führung der Werke. In immer stärkerem Maße haben die Städte die Einnahmen aus ihren Elektrizitätswerken für die Deckung des kommunalen Finanzbedarfes herangezogen und hierzu eine Tarifpolitik verfolgt, die nicht mehr auf eine möglichst billige und den sozialen Bedürfnissen entsprechende Versorgung der Einwohner abgestellt war, sondern auf hohe Erträge aus den Werken. Diese Entwicklung wurde durch die Regelung des Finanzausgleiches bedingt, der die Gemeinden zwang, sich aus den Versorgungsunternehmungen zu finanzieren, da deren Betriebsüberschüsse neben den Realsteuern die hauptsächlichen eigenen und beweglichen Einnahmefaktoren im Gemeindehaushalt darstellten. Die Ausgleichung von Fehlbeträgen in den kommunalen Etats erfolgte vielfach geradezu automatisch durch Anziehen der Tarifschraube. Übrigens war die Tendenz, die städtischen Werke für die Kommunalfinanzierung heranzuziehen — allerdings in wesentlich milderer Form —, schon in der Vorkriegsentwicklung aufgetreten[63]. Die außerordentliche Bedeutung der Werksüberschüsse für die kommunalen Etats in den Jahren nach der Stabilisierung erhellt daraus, daß der Anteil der Betriebsüberschüsse an der Deckung des Zuschußbedarfes in den Gemeinden und Gemeindeverbänden des Deutschen Reiches in den Jahren 1925/26 bis 1927/28 rund 9% betragen hat. Hieran waren die Elektrizitätswerke hauptsächlich beteiligt. Ihre Quote stieg von 24,6% im Jahre 1913/14 auf 52,4% im Etatsjahre 1927/28[64]. Läßt man die Gemeindeverbände unberücksichtigt, so ergibt sich für 1927/28 ein Anteil der Überschüsse aus den Versorgungsbetrieben an dem gesamten Zuschußbedarf von sogar 11,1%. In der Zeitspanne von 1913/14 bis 1927/28 sind die Reinüberschüsse der gemeindlichen Elektrizitätswerke von 50,2 Millionen auf 203,5 Millionen Reichsmark angewachsen.

---

[63] Majerczik, Kommunale gewerbliche Unternehmungen als Kampfmittel gegen die finanzielle Notlage der deutschen Städte. Berlin 1919. S. 36.

[64] Jeserich, Zur Zukunft der kommunalen Elektrizitätswirtschaft in „Das kommunale Elektrizitätswerk". 1930. S. 276.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

In dem Bestreben, sich die Möglichkeiten der kommunalen Finanzierung aus den Elektrizitätswerken zu erhalten und die Stromerzeugung als Betätigungsgebiet der Selbstverwaltung nicht zu verlieren, haben die Kommunen der Initiative der Landesunternehmungen bei der Zusammenfassung der Versorgungsgebiete Widerstände entgegengesetzt. Daß diese Haltung ungünstige Rückwirkungen auf die Wirtschaftlichkeit ausgeübt hat, ist durch die Untersuchungen des Enqueteausschusses klargestellt worden. So lag im Jahre 1928 die durchschnittliche Benutzungsdauer der in den städtischen Werken installierten Maschinenleistung im Vergleich zur durchschnittlichen Benutzungsdauer der im gesamten Reichsgebiet in öffentlichen Versorgerwerken installierten Maschinenleistung, die sich auf rund 2250 Stunden stellte, erheblich niedriger. Sie betrug in den Gemeinden[65]:

Einwohner	Stunden
über 100000	1760
50000—100000	1400
10000— 50000	1310

Ebenso hat der Enqueteausschuß in der Reservehaltung der kommunalen Werke eine wesentlich geringere Wirtschaftlichkeit als im Durchschnitt aller öffentlichen Versorgerwerke festgestellt. Die Reservehaltung der Städte, soweit bei ihnen die Versorgung aus örtlichen Anlagen erfolgt, lag überwiegend bei 30—50% der vorhandenen Leistungsfähigkeit, während der Durchschnitt der Reservehaltung 1928 nur 28,75% betrug[66].

Das Festhalten der Kommunen an der Eigenerzeugung für den Bedarf der städtischen Bevölkerung bedeutete eine starke Belastung mit Investitionskosten für den Bau und die Erweiterung von Kraftwerken. Dies führte nicht selten dazu, daß die eigentlichen Versorgungsfunktionen beeinträchtigt wurden. So berichtete das Städtische Elektrizitätswerk Magdeburg für das Jahr 1929/30, daß die Werbetätigkeit auch in diesem Jahre beschränkt werden mußte, um für den Netzumbau nicht allzuhohe Kosten aufzuwenden und neue Investitionen möglichst einzuschränken[67]. In einem Gutachten über die Chemnitzer Strom-

[65] Enquetebericht, S. 36.
[66] Ebenda, S. 38.
[67] Zitiert nach „Das kommunale Elektrizitätswerk". 1930. S. 314.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

versorgung wurde von dem geheimen Baurat Block festgestellt, daß ohne dringende Not Riesensummen in Kraftwerke verbaut worden waren, „die im Verteilungsnetz besser und mit größerem Nutzen für den Stromabsatz und die Geschäftsergebnisse Verwendung gefunden hätten“[68]. In dem gleichen Gutachten wurde hervorgehoben, daß der hohe Reingewinn des Werkes zum Teil auf übermäßige Belastung der Verbraucher durch hohe Strompreise zurückzuführen sei. Wenn man rechtzeitig von dem sehr billigen Fernstrombezug durch die A.-G. Sächsische Werke Gebrauch gemacht hätte, wäre es möglich gewesen, ohne Verringerung, vielleicht sogar mit Steigerung des Reingewinnes die Klein- und Großabnehmer-Strompreise etwas zu senken und die bisher noch sich selbst versorgende Industrie an das städtische Werk anzuschließen. — Solche Mängel stellen, wie Kenner der Praxis bezeugen können, keine Einzelfälle dar, sondern sind bei zahlreichen Kommunen aufgetreten. Fälle, in denen die Betriebssicherheit städtischer Stromversorgungen infolge ungenügender Erneuerung und Verstärkung der Verteilungsanlagen gelitten hat, während sich andererseits die Kommunen trotz bestehender Bezugsmöglichkeiten mit Investitionskosten für ihre Krafterzeugungsanlagen belasteten, sind nicht selten beobachtet worden. Charakteristisch sind auch die Feststellungen des Enqueteausschusses, nach denen in der Provinz Pommern Städte von 6000 bis 10000 Einwohnern noch manchmal das Bestreben haben, eigene Kraftwerke zu bauen. Diese den volkswirtschaftlichen Interessen offensichtlich zuwiderlaufenden Tendenzen werden zum Teil durch geschäftstüchtige Sachverständige, die die Städte bei dem Betrieb der Werke beraten, unterstützt, auch durch die Lieferanten der Antriebsmaschinen[69].

Einige Großstädte haben in der Verfolgung ihrer elektrowirtschaftlichen Aufgaben — anscheinend unter dem Eindruck der starken Entwicklung der Landesversorgungen — einen Expansionsdrang gezeigt, der den kommunalen Rahmen offensichtlich überschritt. So haben die Berliner Städtischen Elektrizitätswerke zeitweise den Gedanken erwogen, an der Elbe oder an der Oder ein eigenes Fernstromwerk zu errichten[70]. In der gleichen Richtung liegt es, wenn die Stadt Berlin sich weit entfernt liegende Braunkohlenvorkommen für ihre Energie-

---

[68] „Allgemeine Zeitung“, Chemnitz, vom 29. November 1930.
[69] Sachverständiger Kettner im Enquetebericht, S. 506.
[70] Veröffentlichungen der Bewag, Reihe 2, Bd. 6, S. 17.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

versorgung sicherte. Auch der Ankauf der linksrheinischen Kohlenfelder durch die Städte Köln und Frankfurt a. M., der allerdings nicht speziell für die Stromversorgung, sondern aus allgemeinen Erwägungen der Energiepolitik erfolgt war, ist hier als Parallelfall zu erwähnen. Die Vereinigten Elektrizitätswerke Westfalen haben — von dem Wunsche geleitet, eine Großstromversorgung auszubauen, wobei offenbar der Ehrgeiz bestand, dem Vorbild des R.W.E. nachzueifern — zu den ursprünglich vorhandenen kommunalen Kraftwerksanlagen Steinkohlenzechen erworben und ausgebaut, ohne den Erfordernissen der Wirtschaftlichkeit genügend Rechnung zu tragen. Der Ausbauehrgeiz der Direktoren fand hier eine Stütze an den Kommunen, die an dem Betrieb der Zechen aus sozialpolitischen Gründen interessiert waren, weil er Beschäftigungsmöglichkeiten für die Arbeiterbevölkerung gab.

Die unzureichende Rücksichtnahme auf gemeinwirtschaftliche Interessen bei der elektrowirtschaftlichen Betätigung der Kommunen und kommunalen Verbände in der Nachkriegsentwicklung hat dazu geführt, daß der Wesensunterschied zwischen Privat- und Kommunalwirtschaft in der öffentlichen Beurteilung etwas verwischt worden ist. Hier müßte also wieder Klarheit geschaffen werden dadurch, daß die Kommunalwirtschaft zu ihren gemeinwirtschaftlichen Prinzipien zurückfindet und der Versorgungscharakter der Elektrizitätswerke wieder voll hergestellt wird[71]. Für diese Rückkehr sind einige Voraussetzungen bereits gegeben. Die Notlage der kommunalen Finanzen beginnt sich dahin auszuwirken, daß die Ausbauwünsche der Werksleiter oder sonstiger auf Werkserweiterung drängender Stellen abgelehnt werden. Statt dessen sucht man durch interkommunale Gemeinschaftsarbeit oder Verflechtung mit der Großkraftversorgung unnötige Investitionen zu vermeiden. Diese Tendenz ist neuerdings wieder bei der Zusammenfassung der Kraftwerke Wiesbaden und Mainz deutlich geworden. Durch bessere Ausgestaltung der städtischen Revisionseinrichtungen, die von maßgebenden Kommunalwirtschaftlern propagiert wird, sucht man den Rückweg der Kommunen zur Gemeinwirtschaft zu erleichtern. Eine weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit ist von den Bestrebungen zu erhoffen, die auf eine laufende Wirtschaftsberatung der Städte durch eine vom Deutschen Städtetag gegründete Stelle hinauslaufen. Gerade

---

[71] So auch Norden, Die wirtschaftliche Betätigung der deutschen Gemeinden in „Der Städtetag" 1930, S. 448ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Schaffung eines überkommunalen Revisionsorganes erscheint von besonderer Bedeutung, denn viele Unwirtschaftlichkeiten sind daraus entstanden, daß die Leiter der einzelnen Werke ihre Unternehmungen entwickelten, ohne jene Vergleichsmöglichkeiten und Gelegenheiten zum Erfahrungsaustausch zu haben, die in der Zeit vor der Kommunalisierung den privaten Elektro-Holding-Gesellschaften zur Verfügung standen. Diese Unternehmungen waren in der Lage, bei der Verwaltung ihrer vielfachen Konzessionsinteressen die an einer Stelle gemachten Erfahrungen für ihre sämtlichen Betriebe auszuwerten. — Die Bestrebungen der Kommunen, eine Neuordnung der Arbeitslosenfürsorge zu erreichen, durch die sie von der gegenwärtigen Überlastung auf diesem Gebiete befreit werden, stellen eine wichtige Voraussetzung für die notwendige Gesamtreform des Systems der Kommunalfinanzen dar, wodurch auch für die Neuorientierung der kommunalen Elektrowirtschaft Raum geschaffen werden könnte.

Dritter Abschnitt.

Die Beziehungen zwischen öffentlicher und privater Unternehmungstätigkeit.

I. Allgemeines.

Die Frage, wie sich das Verhältnis zwischen öffentlicher und privater Unternehmungstätigkeit in der Elektrizitätswirtschaft gestaltet hat, ist in ihren Grundzügen schon in der Darstellung der historischen Entwicklung beantwortet worden. Aus ihr geht hervor, in welchen Zeitabschnitten und in welchen Gebietsteilen sich zunächst die private Unternehmungstätigkeit entwickelte und durch welche Faktoren sie zugunsten der öffentlichen Unternehmungstätigkeit ersetzt wurde. Eine Reihe von speziellen Momenten, die für das Verhältnis zwischen der Tätigkeit der öffentlichen und privaten Unternehmungen wesentlich sind, soll in den folgenden Ausführungen ergänzend behandelt werden.

Als in den einzelnen Gebietsteilen die Landesstromversorgungen entwickelt wurden, erhob sich die Frage, in welcher Weise die neuen Unternehmungen der Großkraftwirtschaft mit den bestehenden öffentlichen, gemischtwirtschaftlichen und privaten Unternehmungen der lokalen und der Überlandversorgung zu einer elektrowirtschaftlichen Zusammenarbeit vereinigt werden sollten. Die staatlichen Großkraftwerke mußten

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ihr Bestreben darin sehen, den auf ihren Energiequellen erzeugten Strom an die Verteilungsunternehmungen ihres Arbeitsgebietes abzusetzen und ihren Einfluß dahin geltend zu machen, daß die Eigenerzeugung der lokalen und Überlandunternehmungen nach Möglichkeit durch die rationellere Belieferung von den Großkraftwerken verdrängt wurde. Weiter mußten sie ihr Augenmerk darauf richten, daß die elektrowirtschaftliche Erschließung der Landesteile durch einen möglichst zweckmäßigen Ausbau der Verteilungsanlagen seitens der in den einzelnen Gebietsabschnitten arbeitenden Unternehmungen gefördert wurde. Hierzu suchte man durch Abgrenzung der Interessensphären zwischen den Verteilungsunternehmungen unwirtschaftliche Kämpfe zu verhindern und so die technischen und organisatorischen Voraussetzungen für eine möglichst günstige Stromversorgung unter Einbeziehung auch der ungünstigeren Gebiete zu schaffen. Man kann nun nicht sagen, daß in allen Gebietsteilen Deutschlands die neugeschaffenen Unternehmungen der Großkraftwirtschaft in so umfassender Weise auf die bestehenden Unternehmungen eingewirkt haben, sondern man hat sich vielfach nur auf Teilaktionen beschränkt. Die Wege zur Eingliederung der privaten und gemischtwirtschaftlichen Verteilungsunternehmungen waren ebenfalls verschieden. Entweder konnte man Verordnungen erlassen, die sich auf Wegerechte oder sonstige Hoheitsrechte stützten, oder man übernahm Beteiligungen an den bestehenden Unternehmungen, durch die dann ein unmittelbarer Einfluß auf die Geschäftsführung gegeben war.

II. Die Entwicklung in Bayern, Sachsen, Baden und Württemberg.

Das umfassendste System finden wir in Bayern, wo das Verhältnis zwischen der staatlichen Großkraftwirtschaft und den Verteilungsunternehmungen bis ins Einzelne reglementiert worden ist. Auf Grund des dem Staat zustehenden Wege- und Enteignungsrechts, das nur unter gewissen Bedingungen an die privaten Gesellschaften verliehen wurde, hat die Landesregierung auf die elektrowirtschaftlichen Unternehmungen Einfluß genommen. Durch besondere Staatsverträge wurden genaue Gebietsabgrenzungen getroffen. Als Gegenleistung für den Demarkationsschutz und das gewährte Monopolrecht sicherte sich der Staat die Tarifhoheit bei der Festsetzung der Tarife für die Kleinabnehmer. An den im weiteren Verlauf der Entwicklung gegründeten Elektrizitätsunternehmungen nahm der Staat durch Aktienbeteiligungen Einfluß[72]. Bei den Werken, mit denen

[72] Sachverständiger Menge im Enqueteberichte, S. 359f.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Staatsverträge abgeschlossen wurden, sind zur Wahrung der Interessen der Allgemeinheit und des Staates je ein rechtskundiger und ein technischer Staatskommissar eingesetzt, die weitgehende Fragerechte haben[73]. Die Unternehmungen der Großverteilung, denen durch die Staatsverträge die Elektrizitätsversorgung eines bestimmten Gebiets nach einem festen Plan zugewiesen war, schlossen ihrerseits mit den Bezirksunternehmungen und den einzelnen Gemeinden von der Aufsichtsbehörde genehmigte Zustimmungsverträge ab, die jenen das ausschließliche Recht für die Belieferung des betreffenden Gebietes gaben und andererseits Verpflichtungen gegenüber den Einzelverbrauchern, Gemeinden usw. festlegten. Auch diese Zustimmungsverträge werden von der Aufsichtsbehörde genehmigt. Unabhängig von dieser Reglementierung der Verteilungsunternehmungen sind die staatlichen Interessen bei solchen Gesellschaften, an denen eine aktienmäßige Beteiligung genommen wurde, auch durch Aufsichtsratsmandate gesichert. In einigen Fällen besteht eine staatliche Vertretung im Aufsichtsrat auch bei solchen Unternehmungen, mit denen lediglich Stromlieferungsverträge abgeschlossen sind. Im Hinblick auf die starke Reglementierung der Verteilungsunternehmungen in Bayern konnte sich die kapitalmäßige Beteiligung an den Gesellschaften in verhältnismäßig engen Grenzen halten. Die Beteiligungsquoten des Staates blieben vielfach unter 10% des Kapitals.

Im Gegensatz zu Bayern hat die sächsische Landesversorgung einen unmittelbaren Einfluß auf die Verteilung bis zum letzten Abnehmer im wesentlichen auf dem Wege der aktienmäßigen Beteiligung genommen. So übernahm Sachsen aus dem Besitz der Schuckert & Co. A.-G. Ende 1918 die Mehrheit der Aktien der Elektra A.-G.; dieser Besitz wurde in der Folgezeit auf 83% verstärkt; ferner wurden Ende 1919: 50% der zum Interessenkreis der Elektrizitätslieferungsgesellschaft gehörenden Sächsischen Elektrizitätslieferungsgesellschaft übernommen. Durch weitere Aktienankäufe von Verteilungsunternehmungen hat die Aktiengesellschaft Sächsische Werke ihren Einfluß auf die Energieversorgung des Landes erheblich verstärkt. Ein Einfluß auf die Tarifgestaltung durch Verordnungen besteht nicht. Die Landeselektrizitätsversorgung hat mit den Verteilerwerken, die von ihr den Strom beziehen, unverbindliche Abreden über gleichmäßige Tarifgestaltung getroffen, „die auch im allgemeinen eingehalten werden"[74].

Bayern und Sachsen haben also auf verschiedenen Wegen das gleiche Ziel, die elektrowirtschaftliche Zusammenarbeit mit den Verteilungsunternehmungen, unter denen sich vielfach private und gemischtwirtschaftliche Gesellschaften befanden, zu erreichen gesucht, was ihnen auch in beträchtlichem Ausmaße gelungen ist. In Bayern lag das Schwergewicht der Bemühungen in der Reglementierung, dagegen in Sachsen in der aktienmäßigen Beteiligung. Dabei ist der Unterschied festzuhalten, daß Bayern relativ industriearm ist, während Sachsen industriell dicht besiedelt ist und daher

---

[73] Obpacher, a. a. O., S. 11.

[74] Sachverständiger Wöhrle im Enquetebericht, S. 452.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ein begehrtes Tätigkeitsfeld der elektrotechnischen Konzerne bei der Gründung von Versorgungsunternehmungen gebildet hatte. In den übrigen Gebieten Deutschlands zeigt sich das Verhältnis zwischen öffentlicher und privater Unternehmungstätigkeit nicht so klar abgezeichnet. In Baden ist die staatliche Initiative zwar beim Ausbau des Murg-Schwarzenbach-Werkes hervorgetreten. Die aus diesen Arbeiten hervorgegangene staatliche Badenwerk A.-G. verfügt auch über die wichtige Hochspannungsleitung von Karlsruhe nach Lauffenburg. Bei der weiteren Erschließung der Großkraftwirtschaft hat indessen das Badenwerk den Weg der Gemeinschaftsgründungen mit privaten oder gemischtwirtschaftlichen Gruppen beschritten, so z. B. beim Bau des Schluchseewerks und des Kraftwerks Ryburg-Schwörstadt; in beiden Fällen verfügt das Badenwerk nur über Minoritätsbeteiligungen. Der Ausbau des Schluchseewerks in gemischtwirtschaftlicher Form ergab sich insbesondere aus den Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung[75]. Die Anteilnahme des Badenwerks an Verteilungsunternehmungen zeigt ebenfalls, daß der Staat als Unternehmer sich gegenüber den privaten und gemischtwirtschaftlichen Gruppen nicht die gleiche Position verschaffen konnte, wie es am Beispiel Sachsens und Bayerns gezeigt wurde. Das Kraftwerk Lauffenburg und die Kraftübertragungswerke Rheinfelden, private Gesellschaften, versorgen allein etwa ein Drittel des badischen Gebietes. Mit diesen Werken hat das Badenwerk eine Verständigung dahin getroffen, daß sie auf den Ausbau von Höchstspannungsleitungen zugunsten der Landessammelschiene des Badenwerks verzichten. Gleichzeitig haben sie sich verpflichtet, bei erforderlich werdendem Strombezug dem Badenwerk den Vorzug zu geben. Erst beim Ablauf der Konzessionen dieser Gesellschaften, die bis 1938 laufen, wird sich die Frage erheben, wieweit sich das Badenwerk beteiligen wird[76]. Andererseits hat das Badenwerk seine Verteilungsinteressen in Südwestbaden durch eine 50%ige Beteiligung an der Badischen Kraft-Lieferungs-A.-G. in Freiburg erweitert.

In Württemberg hat — wie an früherer Stelle ausgeführt wurde — der Staat nur eine geringe Initiative in der Eigenbetätigung entwickelt, was zu einer stärkeren Zersplitterung führte. Betrachtet man die badischen und württembergischen Verhältnisse ungeachtet der im einzelnen bestehenden Besonderheiten unter einem einheitlichen Gesichtswinkel, so erscheint es bemerkenswert, daß in diesen beiden Ländern, in denen das staatliche Vorgehen nicht so umfassend und aktiv war wie in Bayern und Sachsen, der Einfluß privater und gemischtwirtschaftlicher Gruppen sich in dem Zeitabschnitt der Landesunternehmungen nicht nur behaupten, sondern sogar vergrößern konnte. Das R.W.E. hat teils direkt, teils über die von ihm beherrschte Lahmeyer-Gruppe die Durchdringung Württembergs und Badens sowohl in der Übernahme von Interessen an Kraftwerks- und Verteilungsunternehmungen wie besonders durch Einflußnahme auf die Höchstspannungsverbindungen zu den Alpenwasserkräften einleiten und fördern können.

---

[75] Büggeln, a. a. O., S. 74.

[76] Sachverständiger Helmle im Enqueteberichl, S. 387.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

III. Die Entwicklung in Preußen.

In Preußen bietet die Entwicklung der Beziehungen zwischen öffentlicher und privater Unternehmungstätigkeit ebenfalls kein einheitliches Bild. In den westlichen und östlichen Industriegebieten hat der Staat lange Zeit hindurch auf eine Einwirkung durch Unternehmertätigkeit verzichtet. In den Industrierevieren bildeten sich, im Westen unter der Führung des R.W.E., im Osten unter maßgebender Beteiligung der A.E.G. und der Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, gemischtwirtschaftliche und private Unternehmungen heraus, auf welche die öffentlichen Körperschaften höherer Ordnung erst sehr spät Einfluß zu nehmen begannen. Gegenüber dem R.W.E. betrieb Preußen zunächst eine rein negative Politik. Da man ein Stinnessches Elektrizitätsmonopol befürchtete, suchten die öffentlichen Körperschaften den Anschluß von Gemeinden an das R.W.E. teils durch direkte Verbote, teils durch Verweigerung von Wegerechten zu hindern, so daß zeitweise der kostspielige Ausweg vom R.W.E. gesucht wurde, die Leitungen nur über Privatgrundstücke zu führen[77]. Als Stinnes Ende 1905: 55% des gesamten R.W.E.-Kapitals dem Staat und den in Betracht kommenden Provinzen und größeren Gemeinden abtreten wollte, wurde dies Angebot abgelehnt[78]. Später wurde die Haltung Preußens und des Reichs positiver. Im November 1920 übernahm das Reich Aktien des R.W.E. und 1925 wurden aus der Stinnesmasse vom Preußischen Staat 12 Millionen RM R.W.E.-Aktien erworben. Dieser Erwerb wurde mit der erwünschten Einflußnahme auf die bedeutendste Stromverteilungsunternehmung im wichtigsten Wirtschaftsgebiet Preußens motiviert[79]. Nachdem sich zwischen Preußen und dem R.W.E. in den Jahren 1925/26 heftige Konflikte ergeben hatten, kam es 1927 zu dem sogenannten norddeutschen Elektrofrieden, der den Expansionstendenzen des R.W.E. nach Osten eine Grenze setzte. Durch Festlegung einer Demarkationslinie wurden die Gebietsinteressen der staatlichen Elektrizitätsunternehmungen von dem Arbeitsgebiet des R.W.E. abgegrenzt. Der Einfluß Preußens im R.W.E. wurde dadurch gesichert, daß Preußen 3 Aufsichtsratsposten erhielt, wobei dem einen Mitglied ein Sitz im Präsidium des R.W.E. vorbehalten blieb. Innerhalb des für die preußischen Unternehmungen demarkierten Gebietes hat die Preußische Elektrizitäts-Aktiengesellschaft bei der Zusammenfassung ihrer Kraftwerks- und Leitungsanlagen mit den Verteilungsunternehmungen die Tendenz verfolgt, die Kapitalien im öffentlichen Eigentum zu halten. So wurde nach dem Erwerb der Aktienmajorität der Siemens Elektrische Betriebe (später Nordwestdeutsche Kraftwerke A.-G.), der im Jahre 1925 erfolgt war, der Aktienbesitz soweit verstärkt, daß nur wenige Prozente in privater Hand verblieben. Die früher im Besitz der Überlandwerke und Straßenbahnen

---

[77] Asriel, a. a. O., S. 9.

[78] Passow, Die gemischt-privaten und öffentlichen Unternehmungen, a. a. O., S. 28.

[79] Jaques, Preußen und das Reich in der deutschen Elektrizitätswirtschaft. E.T.Z. 1926, Heft 40.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Hannover A.-G. befindlichen Stromverteilungsanlagen wurden 1929 in eine besondere Gesellschaft überführt, deren Aktien voll in den Besitz der Preußischen Elektrizitäts A.-G. kamen. Aus der neu gebildeten staatlichen Gesellschaft, die jetzt Hannover-Braunschweigische Stromversorgungs A.-G. firmiert, wurde durch Einbeziehung weiterer Verteilungsnetze ein staatlich-kommunales Unternehmen. Auch bei ihren weiteren Angliederungsarbeiten verfolgte die Gesellschaft die Tendenz, rein öffentliche Kapitalgesellschaften zu bilden. — In den östlichen Teilen Preußens, insbesondere in Schlesien, waren an der elektrowirtschaftlichen Zusammenfassung die zum Viag-Konzern gehörenden Elektrowerke interessiert. Diese bzw. die Viag selbst erwarben kleinere Aktienbeteiligungen an der Schlesischen Elektrizitäts- und Gas A.-G. in Gleiwitz (Großaktionäre A.E.G. und Gesfürel) sowie an der zum Gesfürel-Konzern gehörenden Elektrizitätswerk Schlesien A.-G.; gleichzeitig traten sie in die Aufsichtsräte der Unternehmungen ein. Eine Mehrheitsbeteiligung der öffentlichen Körperschaften unter Führung der Viag wurde bei der Gründung der Ostkraftwerk A.-G. in Cosel Ende 1928 übernommen, während die Gesfürel-Gruppe 49% übernahm. Der bei der Gründung geplante Bau eines Steinkohlengroßkraftwerks ist allerdings zunächst zurückgestellt worden. Maßgebende Beteiligungen erwarben die Elektrowerke an einigen kommunalen Verteilungsgesellschaften ihres schlesischen Interessengebietes. Eine aktienmäßige Beteiligung in einem Ausmaße, das eine Mitwirkung an den Zusammenfassungsarbeiten in Sachsen-Anhalt ermöglicht, besteht bei der zum Interessenkreis der Dessauer Gas gehörenden Elektrizitätswerk Sachsen-Anhalt A.-G., die von dem Zschornewitzer Werk der Elektrowerke beliefert wird; ebenfalls Lieferant sind die Braunschweigischen Kohlenbergwerke, an denen die Elektrowerke und die Preußische Elektrizitäts-A.-G. mit je rund 48% beteiligt sind.

Überblickt man die Entwicklung im Gesamtgebiet Deutschlands, so ergibt sich, daß die Beziehungen zwischen den öffentlichen Unternehmungen der Großkraftwirtschaft und den in ihrem Interessenbereich liegenden privaten und gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen sich sehr unterschiedlich entwickelt haben. Eine starke Einflußnahme, teils rein aktienmäßig, teils kombiniert durch Aktienbesitz und Reglementierung, ist in Sachsen und Bayern zu beobachten, während die Industriereviere im Westen und Südosten Preußens sich der Einflußnahme des Staats oder des Reichs nur in geringerem Umfange unterworfen haben und in Baden und Württemberg private und gemischtwirtschaftliche Interessen nicht nur behauptet, sondern teilweise sogar verstärkt werden konnten. In dem Arbeitsgebiet der Preußischen Elektrizitäts A.-G. zeigt sich eine deutliche Tendenz zur rein öffentlichen Unternehmung.

IV. Rückwirkungen der öffentlichen Initiative auf die privatwirtschaftlichen Gruppen.

Angesichts der starken und von verschiedenen Richtungen aus wirkenden Kräfte, die zur Ausbreitung der öffentlichen Unternehmungstätigkeit in der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Elektrizitätswirtschaft führten, blieb den Finanzierungs- und Holdinggesellschaften, die von der elektrotechnischen Industrie oder von Finanzgruppen gegründet worden waren und sich in großem Umfange Ortszentralen und Überlandnetze angegliedert hatten, nichts anderes übrig, als sich mit der Initiative der öffentlichen Körperschaften abzufinden und nach Möglichkeit die besetzten Positionen nicht ganz aufzugeben, sondern an ihnen beteiligt zu bleiben. Dies geschah in der Form gemischtwirtschaftlicher Unternehmungen, deren Bedeutung noch an späterer Stelle zu behandeln sein wird. Die Bereitschaft zur Gründung derartiger gemischtwirtschaftlicher Versorgungsunternehmungen ist ein Wesenszug sämtlicher Finanzierungs- und Holdinggesellschaften. Andererseits haben sich diese Unternehmungen doch in verschiedenartiger Weise mit den Tendenzen der Großkraftwirtschaft auseinanderzusetzen gesucht. Wir finden Gruppen, die eine weitgehende Verflechtung mit der provinziellen und staatlichen Elektrizitätswirtschaft erreicht haben, so beispielsweise die Elektrizitäts-Lieferungs-Gesellschaft (A.E.G.-Gruppe), die Elektrizitäts A.-G. vorm. Schuckert, die Lahmeyer-Gruppe, die Gesellschaft für elektrische Unternehmungen und die Dessauer Gasgesellschaft. Alle diese Konzerne haben das Bestreben gezeigt, bei der Zusammenfassung der deutschen Versorgungsgebiete zu größeren Einheiten mit den provinziellen und staatlichen Körperschaften bzw. mit dem Reich zu Gemeinschaftsgründungen zu kommen und so organisch an der Entwicklung zur Großstromversorgung teilzunehmen. Bei anderen Gruppen, so bei der Elektrische Licht- und Kraftanlagen A.-G. und in noch ausgeprägterem Maße bei der Thüringer Gasgesellschaft beschränkte man sich hauptsächlich darauf, die lokalen Versorgungsinteressen entweder in alleiniger Regie oder in Gemeinschaft mit der betreffenden Stadt oder sonstigen beteiligten öffentlichen Körperschaften niederer Ordnung zu behaupten und gleichartige Interessen neu zu erwerben. Die beiden letztgenannten Gruppen haben also eine mehr konservative Haltung eingenommen. Da sie — von wenigen Ausnahmefällen abgesehen — die Gemeinschaftsarbeit mit der Großkraftversorgung nicht fanden und wohl auch nicht suchten, haben sie eine vergleichsweise ruhige Entwicklung genommen. Bei der Thüringer Gasgesellschaft ließ sich sogar beobachten, daß sie den Tendenzen der Landesversorgungen, eine organische Verflechtung mit den lokalen Unternehmungen herzustellen, entgegenarbeitete und — geleitet von dem Wunsche, ihre aus einem früheren Entwicklungsstadium der Elektrizitätswirtschaft stammende Struktur beizubehalten — die Weiterbildung der elektrowirtschaftlichen Organisation hemmte. Diese Einstellung der Gesellschaft gab Anlaß dazu, daß die Landesversorgungen Preußens und Sachsens Ende 1930 einen maßgebenden aktienmäßigen Einfluß auf das Unternehmen nahmen, um die aufgetretenen Hemmungen auf diesem Wege zu beseitigen. — Die Finanzierungs- und Holding-Gesellschaften haben zwar durch die von ihnen verwalteten gemischtwirtschaftlichen Beteiligungsgesellschaften mit der öffentlichen Hand kooperiert, die Dachgesellschaften selbst sind aber im Privatbesitz verblieben. Eine Ausnahme bildet die Lahmeyer-Gesellschaft, die von dem gemischtwirtschaftlichen R.W.E. kontrolliert wird.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vierter Abschnitt.
Die Organisationsformen.

A. Verlauf der Gesamtentwicklung.

Über die Organisationsformen der öffentlichen Unternehmungen in der Elektrizitätswirtschaft hat der Enquete-Ausschuß Erhebungen angestellt. Es ergab sich, daß die Unternehmungen, die im Besitze des Reiches und der Länder sind, sowie überwiegend diejenigen, die sich im Besitze der Provinzen befinden, zumeist in privatrechtliche Form gekleidet sind, während bei den städtischen und gemeindlichen Werken die Übung überwiegt, die Betriebe als Teile der allgemeinen gemeindlichen Verwaltung zu führen und in die gemeindliche Rechnungslegung einzubeziehen. Der Enquetebericht gibt eine Übersicht darüber, welche von den 85 größten, nicht privaten Werken Deutschlands im Jahre 1928 in die Form der Aktiengesellschaft gekleidet waren[80].

Organisationsformen öffentlicher und gemischtwirtschaftlicher Elektrizitätsunternehmungen.

Art der Werke	Gesamtzahl	davon A.-G.	Leistungsfähigkeit 1000 kW
Unternehmungen des Reiches und der Länder	6	6	1137,81
Gemeinsame Unternehmungen des Reiches, der Länder und der Kommunen	2	2	64,20
Kommunale Werke	43	4	806,00
Gemischtwirtschaftliche Unternehmungen	34	32	1634,45

Seit dem Jahre 1928 hat die Zahl der gemeindlichen Werke, die in die Aktiengesellschaftsform überführt worden sind, sicherlich nicht unbeträchtlich zugenommen. Diese Tendenz hat sich besonders bei den Groß- und Mittelstädten durchgesetzt.

Der Verlauf der Gesamtentwicklung zeigt folgendes Bild: Die älteste Form für die wirtschaftlichen Betriebe der Gemeinden war die reine Verwaltungsunternehmung[81]. Ihre Organisation, die die Kompetenz des

[80] Enquetebericht, S. 69.

[81] Für die folgenden Ausführungen vergleiche Mulert, a. a. O., S. 57 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Werkleiters eng begrenzte, hatte den Vorteil, daß dank der innigen Verknüpfung von Gemeinde und Gemeindeorgan die unmittelbare Beeinflussung der Wirtschaftsführung durch kommunale Gesichtspunkte gesichert war. Andererseits ergaben sich durch die Schwerfälligkeit und Umständlichkeit der Beschlußfassung in solchen Entwicklungsperioden, in denen die städtische Elektrizitätswirtschaft vor neue Aufgaben gestellt war, zahlreiche Hemmungen, die man durch die Ausbildung der verselbständigten öffentlichen Unternehmung zu beseitigen suchte. Hierbei werden die Werke von der allgemeinen Verwaltung getrennt und der Führung durch möglichst kleine Verwaltungsausschüsse unterstellt, die aus Mitgliedern der städtischen Körperschaften bestehen und Befugnisse nach Art des Aufsichtsrates haben. Diese Lösung wird auch nach den Ansprüchen, die gegenwärtig an städtische Betriebe gestellt werden, als eine überaus brauchbare Verwaltungsform für die kommunale Wirtschaft beurteilt.

Neben diesem verbesserten Regiebetrieb wurde die kommunale Gesellschaft in Privatrechtsform als Aktiengesellschaft oder G. m. b. H. ausgebildet. Hierfür war der Wunsch maßgebend, eine noch größere Beweglichkeit, als sie beim verbesserten Regiebetrieb bestand, zu erreichen. Gleichzeitig wollte man die Finanzierungsmöglichkeiten für die Betriebe durch die Gesellschaftsform erleichtern. Um den Einfluß der Kommunen auf die Tarifpolitik zu sichern, wurden Vertreter der städtischen Körperschaften in den Aufsichtsrat delegiert.

Bei den provinziellen und Landesversorgungen finden wir im Anfang der Entwicklung die elektrowirtschaftlichen Unternehmungen ebenfalls meist als unselbständige Glieder der allgemeinen Verwaltung; indessen hat sich hier sehr schnell die Tendenz zur Gesellschaftsform, insbesondere zur Aktiengesellschaft, durchgesetzt. Sie wurde vor allem dadurch begünstigt, daß die Großversorgungen bei ihrem Ausbau sehr erhebliche Kapitalbedürfnisse hatten, deren Befriedigung bei der Lage des Kapitalmarktes im Rahmen der Gesellschaftsform am leichtesten war. Bei dem Übergang der staatlichen Stromversorgungen zur Gesellschaftsform spielte auch der Wunsch hinein, eine klare Scheidung der staatlichen Unternehmerinteressen von der hoheitsrechtlichen Behandlung der elektrowirtschaftlichen Fragen zu erreichen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

B. Die Bedeutung der Gesellschaftsform

1. für die kommunalen Unternehmungen.

Sicherlich hat die Vergesellschaftung der Elektrizitätsunternehmungen von Kommunen und kommunalen Verbänden die Verflechtung der Großkraftwirtschaft mit diesen Unternehmungen erleichtert und vielfach erst ermöglicht. Unter diesem Gesichtswinkel gesehen, ist der Übergang zur Gesellschaftsform zweifellos ein Fortschritt in dem organisatorischen Umbildungsprozeß der deutschen Elektrizitätswirtschaft gewesen. Was dagegen die Frage betrifft, ob die Vergesellschaftung an sich eine höhere Wirtschaftlichkeit bei den öffentlichen Elektrizitätsunternehmungen sichert, so wird man nach den in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen denjenigen Kritikern recht geben, die feststellen, daß der Übergang vom „schwerfälligen bürokratischen System" zur kaufmännischen Betriebsführung eine höhere Wirtschaftlichkeit vergesellschafteter Kommunalbetriebe an sich nicht gewährleistet[82]. An dieser Stelle kann auf frühere Ausführungen Bezug genommen werden, in denen darauf hingewiesen wurde, daß besonders in einer Reihe von Großstädten die Werksleiter sich von einem unwirtschaftlichen und den Interessen der kommunalen Bevölkerung entgegengerichteten Expansionsdrang leiten ließen.

Als besonderer Vorzug der privatrechtlichen Form wurde auch die Unabhängigkeit der Unternehmungen von den parteipolitischen Auseinandersetzungen der Gemeindevertretungen hervorgehoben. Indessen ist diese Meinung mit Recht auf Zweifel gestoßen. Der Umstand, daß der größte Teil der Mitglieder des Aufsichtsrates kommunaler Unternehmungen sich aus Magistratsmitgliedern und Stadtverordneten zusammenzusetzen pflegt und diese nach politischen Grundsätzen gewählt sind, bedeutet, daß die politischen Parteien aus den kommunalen Betrieben doch nicht eliminiert sind[83]. Andererseits wird man zugeben müssen, daß die Delegation von Magistratsmitgliedern und Stadtverordneten — wenn diese auch an sich nach parteipolitischen Gesichtspunkten gewählt sind — in den Aufsichtsrat einer öffentlichen Elektrizitätsgesell-

---

[82] Hasenjäger, Zur Frage der Vergesellschaftung städtischer Betriebe. Der Städtetag 1928, Nr. 10.

[83] Lindemann, Kommunalisierung und Entkommunalisierung in Mitzlaff-Stein, Die Zukunftsaufgaben der deutschen Städte. Berlin 1925. S. 914.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schaft doch eine gewisse „Abpolsterung" der parteipolitischen Einflüsse bedeutet. Es wird bei den Beschlußfassungen eines Aufsichtsrates leichter sein, über parteipolitische Gegensätze hinweg die wirtschaftlichen und im öffentlichen Interesse liegenden Notwendigkeiten zu berücksichtigen als in den kommunalen Parlamenten, die durch die Verschärfung der parteipolitischen Gegensätze vielfach arbeitsunfähig geworden sind.

Insgesamt wird man zu dem Schlusse kommen, daß bei der kommunalen Elektrizitätswirtschaft je nach den örtlichen Verhältnissen und den leitenden Persönlichkeiten sich sowohl die in privatrechtlicher Form geführten wie die Regieunternehmungen bewährt haben[84]. Die Frage der Form tritt in ihrer Bedeutung zurück gegenüber der Frage, in welchem Geiste die kommunale Elektrizitätswirtschaft geführt wird. Vor allem kommt es also auf die Persönlichkeiten an, denen die Leitung der Kommune und ihres Werkes anvertraut sind.

2. für die Großkraftwirtschaft.

Für die Unternehmungen der Großkraftwirtschaft im Besitze des Reiches, der Länder und der großen provinziellen Verbände bedeutet die Aktiengesellschaft zweifellos die zweckmäßigste Organisationsform. Besonders bei der Zusammenschlußbewegung über die Landesgrenzen hinweg, wie sie von der Preußischen Elektrizitäts-Aktiengesellschaft eingeleitet worden ist und sich sicherlich im Gesamtgebiete Deutschlands fortsetzen wird, gibt die Aktiengesellschaft die Möglichkeit, den Rahmen der Unternehmung bei der Einbringung von Versorgungsunternehmungen durch Kapitalerhöhung und Ausfolgung der neuen Aktien ohne Schwierigkeiten zu erweitern.

Für die Sicherung der volkswirtschaftlichen Interessen bei den öffentlichen Unternehmungen der Großkraftversorgung in Gesellschaftsform hat man verschiedenartige Wege eingeschlagen. So wurde für Sachsen ein Landeselektrizitätsrat vorgesehen, dem die Aufgabe oblag, die Direktion der staatlichen Elektrizitätswerke in allen für die Versorgung des Landes mit Elektrizität und für die Entwicklung des staatlichen Unternehmens wichtigen Fragen zu beraten[85]. Dieser Landeselektri-

---

[84] Städte, Staat, Wirtschaft; Denkschrift des deutschen Städtetages vom Oktober 1926, S. 57.

[85] Passow, Staatliche Elektrizitätswerke, a. a. O., S. 76.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zitätsrat ist bei der Umbildung der sächsischen Staatsbetriebe ersetzt worden durch den Aufsichtsrat und den aus seiner Mitte gewählten Verwaltungsrat. Der Aufsichtsrat setzt sich außer Vertretern der zuständigen Ministerien zusammen aus Vertretern der Elektrizitätswirtschaft, des Landtages, der Banken, des Gewerbes, der Landwirtschaft, der technischen Hochschule Dresden und der Bergakademie Freiberg sowie des Betriebsrates[86]. In der Elektrizitätswirtschaft des preußischen Staates wurden für die Abteilungen Hannover und Kassel Beiräte gebildet, zusammengesetzt aus den Vertretern der beteiligten öffentlichen Körperschaften sowie der maßgebenden wirtschaftlichen Verbände, um die Interessen der Bezirke zu vertreten. Auch gehören dem Aufsichtsrat der Preußischen Elektrizitäts-Aktiengesellschaft neben den Vertretern des Handels- und Finanzministeriums maßgebende Repräsentanten der versorgten Gebiete, elektrowirtschaftliche Sachverständige, Vertreter benachbarter Großunternehmungen und Abgeordnete des preußischen Landtages an. Ähnliche Regelungen bestehen bei den übrigen Landesversorgungen.

In der Arbeit der Aufsichtsräte zeigen sich bei manchen Landesversorgungen die gleichen Erscheinungen, die sich bei großen gemischtwirtschaftlichen und privaten Unternehmungen aller Wirtschaftszweige beobachten lassen. Infolge der weiten Verzweigung des geschäftlichen Betriebes und der großen Zahl der Aufsichtsratsmitglieder verlagert sich das Schwergewicht der Überwachungstätigkeit auf die Ausschüsse bzw. auf die als Präsidium oder Verwaltungsrat bezeichneten Stellen, die aus der Mitte des Aufsichtsrates gewählt werden. Die im Rahmen der Vorarbeiten zur Reform des Aktienrechtes verfolgten Bestrebungen, bei den Großunternehmungen eine wirksamere Ausgestaltung der Aufsichtsfunktionen zu erreichen, kommen also für die öffentlichen Großunternehmungen der Elektrizitätsversorgung ebenso in Frage wie für die entsprechenden privaten oder gemischtwirtschaftlichen Unternehmungsformen.

C. Die gemischtwirtschaftliche Unternehmung.

Eine besondere Rolle hat für die Entwicklung der deutschen Elektrizitätswirtschaft bekanntlich die Organisationsform der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung gespielt. Nach der bis vor kurzem üblichen Definition ist hierunter derjenige Typ einer privatrechtlich organi-

[86] Weber, a. a. O., S. 54.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sierten Unternehmung zu verstehen, bei dem das Unternehmungskapital teils von Privaten, teils von öffentlichen Körperschaften aufgebracht ist und auch die oberste Leitung des Betriebes auf Grund des gemeinschaftlichen Eigentums von Privaten und öffentlichen Körperschaften gemeinsam ausgeübt wird[87]. Die Bedeutung und der Wert dieser Unternehmungsform, als deren Vorbild das R.W.E. gilt, ist seit der Vorkriegszeit Gegenstand einer fast ununterbrochenen, aber nicht sehr fruchtbaren Diskussion gewesen. Während von den Anhängern des gemischtwirtschaftlichen Unternehmens seine Vorzüge gerühmt wurden und es als ein Typ dargestellt wurde, der alle wirtschaftlichen Vorteile des Privatbetriebes mit der Berücksichtigung öffentlicher Interessen vereinigt, haben seine Kritiker den Nachweis zu erbringen gesucht, daß in der Praxis die Einflußmöglichkeiten der öffentlichen Körperschaften auf die Geschäftsführung nur sehr gering sind. Es sei also ein organischer Ausgleich zwischen dem gemeinwirtschaftlichen und kaufmännischen Prinzip durch die Organisationsform als solche nicht möglich, sondern müsse bei der Führung der Geschäfte selber, in welcher Form diese auch immer erfolgen mag, gesucht werden[88]. Wie unfruchtbar die Diskussion bisher geblieben ist, zeigt sich deutlich, wenn selbst in Darstellungen der letzten Zeit die Problematik dieser Organisationsform überhaupt nicht berührt, sondern schlechthin erklärt wird, daß alle „Gefahren des öffentlichen Betriebes, seine Politisierung, Bürokratisierung und Fiskalisierung" vermieden werden können, „ohne daß sich die öffentlichen Organe des von ihnen gewünschten Einflusses auf die Unternehmungen begeben. Dies geschieht am einfachsten durch die Bildung von gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen"[89].

Demgegenüber ist davon auszugehen, daß die gemischtwirtschaftliche Unternehmung nicht eine Ideallösung darstellt, sondern den Charakter eines Kompromisses trägt. Ein solches Kompromiß wurde von den Großunternehmungen der elektrotechnischen Industrie mit den öffentlichen Körperschaften geschlossen, als sie befürchteten, daß durch die Kommunalisierungsbewegung und staatliche Monopoltendenzen die Pri-

---

[87] Passow, Die gemischt-privaten und öffentlichen Unternehmungen, a. a. O., S. 1.

[88] Heiß, Die gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen bei der öffentlichen Elektrizitätsversorgung in Schmollers Jahrbuch, Bd. 40, S. 371.

[89] Siegel, Bericht Nr. 54 an die Weltkraftkonferenz; Gesamtbericht Zweite Weltkraftkonferenz, Bd. 16, S. 282f.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

vatwirtschaft ihren Einfluß auf die Stromversorgung ganz verlieren könnte. Das gleiche Kompromiß wurde später von öffentlichen Körperschaften geschlossen, wenn sie aus finanziellen oder sonstigen Gründen nicht in der Lage waren, die volle öffentliche Herrschaft über einen elektrizitätswirtschaftlichen Betrieb aufrechtzuerhalten. Die Machtverschiebungen zwischen Privatwirtschaft und öffentlicher Hand haben in der Geschichte der deutschen Stromversorgung mehrfach dazu geführt, daß das gleiche Unternehmen zu verschiedenen Zeiten rein öffentlich oder gemischtwirtschaftlich war. Ein Beispiel hierfür bildet die Geschichte der Vereinigten Elektrizitätswerke Westfalen. Ende 1908 war bei dem Elektrizitätswerk Westfalen die öffentliche Hand — die Kreise Bochum, Gelsenkirchen und Recklinghausen — in einer taktisch so günstigen Lage, daß sie das Elektrizitätswerk Westfalen aus einem gemischtwirtschaftlichen in ein rein kommunales Unternehmen umwandeln konnte[90]. Eine ähnliche Gruppierung ergab sich 1925 bei der Vereinigung der Werke. Es gelang den beteiligten öffentlichen Körperschaften, das R.W.E. und die Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G. nach vorangegangenen gerichtlichen Differenzen durch eine gütliche Verständigung dahin zu bringen, daß sie ihren Aktienbesitz am Westfälischen Verbands-Elektrizitätswerk A.-G. zurückgaben, wodurch das Werk aus einem gemischtwirtschaftlichen zu einem rein kommunalen Unternehmen wurde. Wenige Jahre später, 1930, hatten sich infolge der kostspieligen Überexpansion der V.E.W. und durch die Notlage der kommunalen Finanzen die Machtverhältnisse völlig umgekehrt, und die Entwicklung ging den entgegengesetzten Weg, indem dem Finanzkapital im Zusammenhange mit einem den V.E.W. gewährten Darlehen ein Optionsrecht auf Aktien des Unternehmens gegeben werden mußte. In diesem Zusammenhange ist auf die neueste Entwicklung der Elektrizitätswerke Berlins hinzuweisen, die aus dem städtischen Besitz an eine neugebildete Gesellschaft übergegangen sind, an der, außer der Stadt Berlin, der Preußischen Elektrizitäts-A.-G. und der Elektrowerke A.-G., auch die Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, sowie zahlreiche in- und ausländische private Finanzinstitute beteiligt sind.

Die Anhänger des gemischtwirtschaftlichen Betriebes in der Stromversorgung haben immer wieder auf das Beispiel des R.W.E. verwiesen. So wurde es mit folgenden Ausführungen charakterisiert: „Das wirtschaftlich Wesentliche an diesem durch das Rheinisch-Westfälische

[90] Die Vereinigten Elektrizitätswerke Westfalen. Dortmund 1926. S. 30 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Elektrizitätswerk geschaffenen Typus der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen ist darin zu erblicken, daß die gemischtwirtschaftliche Unternehmung eine Art wirtschaftlich frei organisierten Selbstverwaltungskörpers größerer Einheiten darstellt, der gestützt ist auf das Zusammengehen von Konsumenten und Produzenten elektrischer Energie innerhalb eines großen, abgerundeten, vielseitigen Wirtschaftsgebietes"[91]. Auch aus kommunalen Kreisen, die in die Versorgung des R.W.E. einbezogen sind, ist die Zweckmäßigkeit seiner Organisationsform betont worden. So wurde ausgeführt, daß bei den maßgebenden Persönlichkeiten die Leitung des R.W.E. sowie bei den Vertretern der Privataktionäre und des Staates im Präsidium volles Verständnis für die Belange der kommunalen Verbände, besonders auch der Landkreise, zu finden war[92]. In der umfassenden, bereits mehrfach zitierten Studie von Asriel über das R.W.E. ist aber klar herausgearbeitet worden, daß der Beweis für die Richtigkeit solcher Behauptungen vom R.W.E. bisher in vieler Hinsicht nicht erbracht worden ist[93]. Die Problematik seiner gemischtwirtschaftlichen Unternehmungsform tritt bereits in der Vorkriegsentwicklung hervor, in der Stinnes es verstanden hatte, die Kommunen in geschickter Weise als Instrument der Finanzierung zu benutzen, so daß das R.W.E. ohne diese kommunale Unterstützung damals entweder auf seine schnelle Entwicklung hätte verzichten müssen oder in Abhängigkeit von den großen Banken oder der elektrotechnischen Fabrikation geraten wäre[94]. Auf der anderen Seite gelang es Stinnes, das Streben von Kommunen nach hohen Erträgen aus der Stromversorgung für seine Zwecke auszunutzen. Die Gegensätze der Gemeinden untereinander, insbesondere die Spannungen zwischen Stadt und Land, erleichterten ihm die Aufgabe, die allgemein vom R.W.E. zur Geltung gebrachten öffentlichen Interessen auf ein solches Minimum zu reduzieren, daß das privatwirtschaftliche Ertragsstreben hierdurch nicht beeinträchtigt wurde. In der Nachkriegszeit veränderte sich die Gruppierung der Interessen dadurch, daß die Kommunen die finanzielle Hilfe, die sie früher dem R.W.E. gewährt hatten, jetzt bei diesem suchten

---

[91] Schmelcher, in Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. Aufl., Abschnitt Gemischtwirtschaftliche Unternehmungen.

[92] Zur Nieden, in: Der Kreis Mettmann von 1904—1929. Düsseldorf. S. 186.

[93] Asriel, a. a. O., S. 112.

[94] Ebenda, S. 209ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und durch ihre schwierige Finanzlage gezwungen wurden, die fiskalischen Interessen immer mehr in den Vordergrund zu rücken, so daß die kommunalen R.W.E.-Aktionäre sich in ihrem Gewinnstreben grundsätzlich gar nicht von irgendwelchen Privataktionären des Unternehmens unterschieden[95].

Ein Vergleich der Tarife des R.W.E. mit den Strompreisen im übrigen Deutschland zeigt, daß seine Lichtpreise noch immer zu den billigsten zählen, daß aber die Spannung zu den Preisen der übrigen Werke lange nicht mehr so groß ist wie zu Beginn der Entwicklung als Überlandwerk[96]. Volkswirtschaftlich nicht ohne Bedenken ist es, wenn der Haushaltstrom — offenbar im Hinblick auf die verschärfte Konkurrenz des Gases — etwa zum halben Preise des Tarifes für das Kleingewerbe abgegeben wird[97]. Diese unzureichende Rücksichtnahme auf das Kleingewerbe — während die Großabnehmer stärkstes Entgegenkommen finden — findet sich zwar durchaus nicht nur beim R.W.E., sie beweist aber wiederum, daß die gemischtwirtschaftliche Unternehmungsform der volkswirtschaftlichen Problematik keineswegs entbehrt. Die Feststellungen über das „elektrizitätsstatistische Halbdunkel" in Deutschland in allen Fragen der Betriebswirtschaft, die an früherer Stelle zitiert wurden, gelten in vollem Umfang auch für das R.W.E. Die Propagierung der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung als einer Organisationsform, die der öffentlichen Betätigung grundsätzlich überlegen ist, kann somit einer objektiven Prüfung nicht standhalten.

Insbesondere ist die These abzulehnen, daß diese Unternehmungsform gleichzeitig einen „fachlichen Selbstverwaltungskörper" darstelle. Sie zielt nämlich darauf hin, die Lösung der elektrizitätswirtschaftlichen Aufgaben Deutschlands für eine Angelegenheit der Versorgungsunternehmungen selbst, denen der Charakter von Selbstverwaltungskörpern zugesprochen wird, zu erklären. Diese Gedankenführung muß zu dem Schluß leiten, daß im Gesamtgebiete Deutschlands die öffentlichen Interessen in der Elektrizitätswirtschaft durch die Unternehmungen als Selbstverwaltungsorgane sichergestellt werden sollen und können, so daß eine ergänzende staatliche oder reichliche Reglementierung sich erübrigt. In der Tat hat diese vom R.W.E. propagierte Auffassung bereits Schule gemacht und ist auch in der Motivierung, die der Grün-

[95] Asriel, a. a. O., S. 218.
[96] Ebenda, S. 114.
[97] Ebenda, S. 112.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dung der Aktiengesellschaft für deutsche Elektrizitätswirtschaft gegeben wurde, zum Ausdruck gekommen. Die starke Entwicklung der Unternehmerinteressen bei den Staaten und dem Reiche hat die Frage der hoheitsrechtlichen Einwirkungen in den Hintergrund gerückt und der These der fachlichen Selbstverwaltung ebenfalls Nahrung gegeben.

Wie man die Frage der zweckmäßigsten Organisationsform bei den Unternehmungen der Stromversorgung auch beurteilt — auf eine zusätzliche behördliche Reglementierung kann keinesfalls verzichtet werden, wenn die volkswirtschaftlichen Interessen gebührend berücksichtigt werden sollen. Diese Auffassung findet ihre Begründung sowohl in der vorangegangenen Darstellung der abgelaufenen Entwicklung, als auch in der im nächsten Abschnitt folgenden Betrachtung der Zukunftsaufgaben der deutschen Stromversorgung. In diesem Zusammenhang sei auch an die frühere Feststellung erinnert, daß bei den Großunternehmungen der öffentlichen Hand die Probleme der volkswirtschaftlichen Durchdringung der Versorgungsgebiete bisher kaum in Angriff genommen worden sind, weil die technische, organisatorische und finanzielle Aufgabe des Ausbaues der Landesversorgungen im Zentrum der bisherigen Bemühungen gestanden hat. Bei der Frage, welche Organisationsform für die Verfolgung der öffentlichen Interessen die zweckmäßigste ist, wird man sich also jedenfalls vor der Überspitzung des Selbstverwaltungsgedankens — mag es sich nun um rein öffentliche oder gemischtwirtschaftliche Unternehmungen handeln — hüten müssen. Es ist sehr berechtigt, darauf hinzuweisen, daß alle Großversorgungsunternehmungen in ihrer Entwicklung gleichartige Wesenszüge herausbilden müssen[98], und die steigende Einflußnahme ausländischen Kapitales an Versorgungsbetrieben — mag es sich im einzelnen um Aktienübernahme oder Hergabe von Krediten handeln — muß diesen Angleichungsprozeß verstärken[99]. Der bisher beobachtete Gegensatz zwischen der gemischtwirt-

[98] Asriel, a. a. O., S. 243.

[99] In diesem Zusammenhang ist auf die neuartige Definition des Begriffs der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung hinzuweisen, die schon auf Grund des Einflusses von Anleihegläubigern auf die zu erwirtschaftende Mindestrendite und also implicite auf die ganze Geschäftsführung auch solche Unternehmungen als gemischtwirtschaftlich im ökonomischen Sinne erklärt, deren Kapital sich voll in öffentlichem Besitz befindet. Asriel, a. a. O., S. 235ff. Vgl. auch Saitzew, Die öffentliche Unternehmung der Gegenwart. Tübingen 1930. S. 103f.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schaftlichen und der öffentlichen Unternehmungsform wird im Gebiete der Elektrizitätswirtschaft nach den aus der jüngsten Vergangenheit abzuleitenden Tendenzen eine ähnliche Überbrückung erfahren, wie dies in der Organisationsform der Eisenbahnen beobachtet wurde, bei denen das Privatbahn- und Staatsbahnsystem sich einander stark angeglichen haben, und andererseits gleichartige Aufsichtsfunktionen der Regierungen gegenüber den Privatbahnen und den zu autonomen Körperschaften umgestalteten Staatsbahnen herausentwickelt wurden[100].

Fünfter Abschnitt.
Entwicklungstendenzen.

A. Verstärkung der Zusammenarbeit zwischen den Großunternehmungen.

Die Untersuchung der Frage, welche Entwicklungstendenzen aus den gegebenen Tatsachen ablesbar sind, muß von den Wesenszügen ausgehen, welche die Versorgungsunternehmungen im bisherigen Verlaufe der Entwicklung herausgebildet haben, und im Zusammenhang hiermit die Aufgaben betrachten, die die Stromversorgung im Rahmen der weiteren Gesamtentwicklung Deutschlands zu erfüllen haben wird. Hinsichtlich der elektrowirtschaftlichen Betätigung der Kommunen und der kommunalen Verbände in der Nachkriegszeit war bereits hervorgehoben worden, daß diese Organisationen zu den gemeinwirtschaftlichen Prinzipien, wie sie sich in der Vorkriegszeit herausgebildet hatten, zurückfinden müssen. Bei den öffentlichen Unternehmungen der Großkraftversorgung war betont worden, daß sie erst jetzt vor der volkswirtschaftlichen Durchdringung ihrer Interessengebiete stehen. Der Verflechtungsprozeß der lokalen Werke mit den Großunternehmungen, in deren Arbeitsbereich jene liegen, ist trotz der aufgetretenen Hemmungen in lebhaftem Fluß. Eine Zusammenarbeit der Großunternehmungen untereinander findet zwar in der Form des Stromaustausches in vielen Gebieten Deutschlands bereits statt. Berücksichtigt man aber, daß nach dem heutigen Stande der Elektrotechnik der Zeitpunkt nicht mehr fern ist, in dem eine systematische Zusammenfassung der Stromversorgung für das gesamte Reichsgebiet möglich und zweckmäßig ist, so

[100] Sarter, Die Organisationsformen der Eisenbahnen, in „Magazin der Wirtschaft", 1931, Nr. 1.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

vermißt man doch bei den Großunternehmungen das Maß von Bereitschaft und Initiative, das für die Erreichung dieses Zieles erforderlich wäre. Dieser Mangel beruht offensichtlich darauf, daß die Großunternehmungen sich durch die mit ihren Nachbarn abgeschlossenen Demarkationsverträge — ungeachtet des von Fall zu Fall erfolgenden Stromaustauschs — mit einer Isolierschicht umgeben haben. Die Ausbauprogramme für die Kraftwerksanlagen werden in der Regel von den Großunternehmungen ganz nach dem Ermessen des einzelnen Unternehmens aufgestellt und durchgeführt; nur in Ausnahmefällen, nämlich dort, wo Werke im gemeinschaftlichen Besitze mehrerer Großunternehmungen stehen, findet eine Verständigung statt. Im ganzen gesehen, fehlt aber bei den Kraftwerks- und in gewissem Umfange auch bei den Leitungsdispositionen ausreichende Rücksichtnahme auf jene Notwendigkeiten, die sich aus der künftigen Zusammenfassung der Einzelsysteme Deutschlands zu einer Einheit ergeben. Dieser Zustand birgt die Gefahr von Überinvestitionen oder vorzeitigen Investitionen in sich. Im Zusammenhang mit dieser Betrachtung muß darauf hingewiesen werden, daß nach den statistischen Unterlagen für die deutsche Stromwirtschaft, die bis 1929 vorliegen, zwar die Anschlußbewegung dauernd in Fluß geblieben ist und auch die Zahl der Stromabnehmer und die Höhe des Stromverbrauches zugenommen haben, aber in der Ausnutzung der Anlagen in den letzten vier Jahren kein nennenswerter Fortschritt zu verzeichnen gewesen ist[101]. Dies Ergebnis wird sich im Hinblick auf die rückgängige Konjunktur für das Jahr 1930 noch deutlicher ausprägen müssen.

Wenn nach dem Gesagten die Zusammenarbeit der Elektrizitätswirtschaft für die Vergangenheit nicht völlig befriedigen kann, so liegen diese Fragen in der zukünftigen Entwicklung noch komplizierter. Hier wird es zunächst darauf ankommen, welche Konsequenzen sich aus der wachsenden Interessennahme des ausländischen Finanzkapitales an bisher im öffentlichen Eigentume befindlichen Werken ergeben. Wie die Entwicklung in verschiedenen Gebieten Deutschlands zeigt, sind ausländische Finanzgruppen dabei begriffen, ihren Einfluß zu verstärken, und zwar nicht — wie in den Jahren seit der Stabilisierung — durch Gewährung von Anleihen, sondern auch durch Aktienübernahme. Es

[101] Rohrbeck, Betriebsstatistik der Vereinigung der Elektrizitätswerke für das Jahr 1929 in „Elektrizitätswirtschaft", 1930, S. 636.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

erhebt sich die Frage, ob nicht, ungeachtet aller Sicherungen, die man im öffentlichen Interesse durch gleichzeitige Aktienbeteiligung deutscher öffentlicher Unternehmungen der Großversorgung an derartigen neuen Kombinationen zu schaffen sucht, der Einfluß der ausländischen Finanzgruppen geeignet ist, die notwendige Zusammenfassung der einzelnen Versorgungssysteme zu stören. Dies um so mehr, als die in Frage kommenden Finanzinstitute des Auslandes naturgemäß nicht einheitlich vorgehen, sondern heftige Machtkämpfe untereinander um die an den Markt kommenden Finanzierungsobjekte führen.

B. Die Bedeutung der Stromversorgung für die Aufgaben der Wirtschafts- und Sozialpolitik.

Was die Versorgungsaufgaben selbst betrifft, die die öffentlichen Unternehmungen zu erfüllen haben, so hat die Elektrifizierung Deutschlands bereits ein beträchtliches Niveau erreicht. Die Sicherheit der Versorgung ist gegenüber dem Beginn der elektrowirtschaftlichen Erschließung außerordentlich gesteigert worden. 1928 waren 69% aller Haushaltungen an die Versorgung angeschlossen, und die Elektrifizierung der Wirtschaft wurde für dies Jahr auf 80% geschätzt[102]. Trotz dieser Erfolge wird man aber annehmen können, daß der Verbrauch an Licht- und Haushaltstrom noch in den Kinderschuhen steckt und auch ein starker Zuwachs im Verbrauch des Kleingewerbes und der Landwirtschaft zu erwarten ist[103]. Dies bedeutet für die öffentlichen Unternehmungen, daß sie noch große Zukunftsausgaben vor sich haben. Eine der wichtigsten Aufgaben der volkswirtschaftlichen Durchdringung muß darin bestehen, in viel stärkerem Ausmaße, als es bisher geschehen ist, die Industriebetriebe, die im Bereiche der einzelnen Großunternehmungen liegen, als Stromabnehmer zu gewinnen. Im Gebiet des R.W.E. ist dies bereits in erheblichem Umfange erreicht worden. Das R.W.E. hat auch diese Tatsache für die Propagierung des gemischtwirtschaftlichen Gedankens ausgewertet und betont, daß die Großverbraucher nur dann erfolgreich in großem Ausmaße zum Anschluß an ein öffentliches Unternehmen zu gewinnen sind, wenn sie eine angemessene Beteiligung an Unternehmungskapital besitzen. Indessen zeigt die Entwicklung, daß

---

[102] Rohrbeck, Aus der Statistik der deutschen Elektrizitätswirtschaft in „Elektrizitätswirtschaft", 1930, S. 384.

[103] Haas, Deutsche Stromwirtschaft in „E.T.Z.", 1930, Heft 19.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der Verzicht auf industrielle Eigenanlagen zugunsten des Strombezuges in erster Linie von der technischen Vervollkommnung der Großunternehmungen (Kupplung der verschiedenen Kraftquellen, leistungsfähige Ringleitungen usw.) abhängt. Auch die Fortschritte der A.-G. Sächsische Werke in der Anschließung von Industrieunternehmungen ihres Arbeitsgebietes[104] beweisen, daß die Organisationsform nicht ausschlaggebend ist. Wenn gegenwärtig noch die Hälfte der elektrischen Arbeit in Deutschland durch Eigenbetriebe erzeugt wird — während in anderen Ländern dieser Prozentsatz erheblich geringer ist —, so liegt dies wohl auch an der „Eigenbrötlerei" des Deutschen[105]; jedenfalls aber wird von den öffentlichen Unternehmungen zu fordern sein, daß sie durch engen Konnex mit den Wirtschaftskreisen ihres Versorgungsgebietes und verständnisvolles Eingehen auf deren Wünsche, durch systematische Marktanalyse ihrer Bezirke und elastische Tarifpolitik eine verstärkte Anschließung industrieller und gewerblicher Betriebe an die öffentliche Versorgung fördern.

Die im Vorstehenden behandelten Fragen geben — wenngleich sie an sich sehr wichtig sind — noch nicht die Schlüsselstellung für die Beurteilung der Zukunftsaufgaben. Diese liegt darin, daß die Energiewirtschaft eine immer größere Bedeutung für das gesamte wirtschaftliche, soziale und kulturelle Leben gewinnt. Hiervon ausgehend, wird man von den öffentlichen Unternehmungen der Stromversorgung erwarten müssen, daß sie an den Aufgaben der Neugestaltung Deutschlands, die sich aus den veränderten Bedingungen der Nachkriegszeit ergeben, mitwirken. In erster Linie würden hieran diejenigen Unternehmungen mitzuwirken haben, deren Einfluß sich auf größere Landesteile erstreckt.

Den Ansatzpunkt muß die Tarifpolitik bilden. Der Begriff der gemeinnützigen Tarifpolitik bei den öffentlichen Unternehmungen ist bisher meist negativ dahin ausgelegt worden, daß es nicht die Hauptaufgabe der öffentlichen Versorgungsunternehmungen sein dürfe, Gewinne herauszuwirtschaften. Die Beschränkung des Gewinnstrebens an sich zeigt aber noch nicht den Weg zu dem Ziel, die Tarifpolitik an den Gesamtaufgaben der deutschen Entwicklung zu orientieren. Der Mangel einer positiven Formulierung der gemeinnützigen Tarifpolitik erklärt

---

[104] Sachverständiger Wöhrle im Enquetebericht, S. 450.
[105] Haas, a. a. O.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

es, wenn auch bei öffentlichen Unternehmungen der Großkraftwirtschaft die Tariffragen vielfach lediglich unter den gleichen technisch-kaufmännischen Gesichtspunkten behandelt worden sind wie bei Privatunternehmungen. In diesen Fällen bestand kein grundsätzlicher Unterschied, sondern nur der graduelle Unterschied, der aus der Beschränkung des Gewinnstrebens bei den öffentlichen Unternehmungen folgte. Charakteristisch erscheint die negative Rolle, die die Stromversorgungsunternehmungen gegenüber dem Handwerk gespielt haben. Während dieser Zweig der Wirtschaft in den letzten Jahrzehnten unter großen Anstrengungen seinen Bestand strukturell und funktionell im Gesamtorganismus Deutschlands neu verankern mußte, wobei er gleichzeitig zum Maschinenbetrieb überging[106], haben die Stromversorgungsunternehmungen eine Tarifpolitik für Kleinkraft betrieben, die diesem in seiner allgemeinen Bedeutung nur zu begrüßenden Entwicklungsprozeß des Handwerks entgegengerichtet war. Wie der Sachverständige Wolfes vor dem Enqueteausschuß ausführte[107], liegen die normalen Preise für Kleinkraft durchschnittlich 20% höher als vor dem Kriege, während die Großkraftpreise weit unter den Vorkriegsstand gesunken sind. Erst die amtliche Preissenkungsaktion hat neuerdings Anlaß gegeben, daß die Versorgungsunternehmungen sich der Frage einer günstigeren Tarifgestaltung für Kleinkraftzwecke zuwandten.

Eine grundsätzliche Neuorientierung der Tarifpolitik erscheint erforderlich, wenn die Versorgungsunternehmungen ihren Zukunftsaufgaben gerecht werden wollen. Ebenso wie in der Finanzpolitik der Staaten das Streben erkennbar wird, wirtschaftspolitische und wirtschaftsreformatorische Zwecke im Rahmen der finanziellen Gesetzgebung zu fördern[108], muß auch die Tarifpolitik der öffentlichen Versorgungsunternehmungen sich mit der Wirtschafts-, Sozial- und Kulturpolitik gegenseitig durchdringen. Es liegt nahe, in diesem Zusammenhang an die Reichsbahn zu erinnern, deren Tarifpolitik von wirtschaftspolitischen und sozialpolitischen Motiven durchsetzt ist, ohne daß hierdurch die wirtschaftliche Betriebsführung des Gesamtunternehmens in Frage gestellt wäre.

---

[106] Bark, Die Zukunft des Kraftstromabsatzes an das Handwerk in „Das kommunale Elektrizitätswerk", 1930, Nr. 12.

[107] Enquetebericht, S. 205.

[108] Vgl. die Ausführungen über die Ökonomisierung der Finanzpolitik bei Mann, Die Staatswirtschaft unserer Zeit. Jena 1930. S. 38.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Durch entsprechende Handhabung der Tarifpolitik ergeben sich für die öffentlichen Versorgungsunternehmungen Möglichkeiten, die Standortsverschiebungen der deutschen Wirtschaft in einem für die Gesamtentwicklung erwünschten Sinne zu beeinflussen. Bei der Einführung der sächsischen Landesstromversorgung wurde schon im Jahre 1916 die Forderung erhoben, daß mit Rücksicht auf die Staatsinteressen die natürliche Verteilung der Industrie und des Gewerbes über das ganze Land und auf kleine und große Gemeinden durch die Bemessung der Strompreise nicht beeinträchtigt werden dürfe. Die Tarifpolitik sollte also ungesunde Zusammenballungen der industriellen und gewerblichen Unternehmungen an einzelnen Stellen des Landes verhüten. Für die Zukunft dürfte naturgemäß die Standortspolitik nicht lediglich im Rahmen der einzelnen Landesversorgungen betrieben werden, sondern müßte auf das Gesamtgebiet Deutschlands bezogen werden. Nur dann wäre die Möglichkeit gegeben, den hohen Grad von Dezentralisation der industriellen Ansiedlungen zu erreichen, der der Ubiquität des elektrischen Stromes entspricht. In den theoretischen Ausführungen über die industrielle Standortslehre wird zwar betont, daß das Standortsmonopol der Steinkohlenläger durch die Ausnutzung der Wasserkräfte und der Braunkohlenenergie gebrochen wird, und daß diese Gruppierung geeignet ist, das ganze Lagerungsbild der deutschen Wirtschaft umzuformen, wobei Gebiete wie Provinz und Land Sachsen und Württemberg in ihrem industriellen Bestand wieder gesichert erscheinen, während Baden und Bayern neu in den Bereich industrieller Expansion gerückt sind[109]. In der Praxis ist ein solcher Auflockerungsprozeß, der durch die Tarifpolitik begünstigt werden müßte, aber noch nicht sehr wesentlich in Erscheinung getreten. Im rheinisch-westfälischen Industrierevier hat sich vielmehr die Zusammenballung in der Nachkriegszeit noch verstärkt. In den mittel- und süddeutschen Gebieten, die während der letzten zwei Dezennien in immer steigendem Maße ihre Braunkohlenvorkommen und Wasserkräfte zur Stromerzeugung herangezogen haben, zeigt sich wiederum die Tendenz, die industriellen Stromabnehmer möglichst in der Nähe der neuerschlossenen Kraftquellen zu konzentrieren. Während also aus wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Gründen eine weitgehende

---

[109] Salin, Standortsverschiebungen der deutschen Wirtschaft in „Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft". 1. Bd. Berlin 1928. S. 103 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Auflockerung der Industrieansiedlungen und damit der Bevölkerungsverteilung zu erstreben wäre und die Industrie in aufgelockertem Zustande ebenso billig, in manchen Zweigen vermutlich noch billiger produzieren könnte[110], sind die hiermit verknüpften tarifpolitischen Probleme überhaupt noch kaum zur Diskussion gestellt worden. Augenscheinlich müßte man zur Herbeiführung des Auflockerungsprozesses von den reinen Selbstkostenkalkulationen für Stromerzeugung und -transport abweichen und dahin streben, daß für gleichartige Stromabnehmer (hierunter wären Gleichheit der abgenommenen Zahl von Kilowattstunden, der Abnahmezeiten und der Benutzungsdauer zu verstehen) im Gesamtgebiete Deutschlands gleiche Tarifsätze berechnet würden. Gegenwärtig herrscht indessen eine Tarifpolitik gegenüber den industriellen Großabnehmern, die von den Selbstkosten des einzelnen Stromversorgungsunternehmens ausgeht und den Betrieben einen Anreiz gibt, sich möglichst in der Nähe von Kraftquellen anzusiedeln[111]. Trotzdem also das frühere Standortsmonopol der Steinkohle durch die Entwicklung der Wasserkräfte und Braunkohlenvorkommen gebrochen worden ist und dank der fortschreitenden Fernleitungstechnik der Kraftstoff zur Ubiquität wurde, sind die hierdurch gegebenen industriellen Dezentralisationsmöglichkeiten nur in sehr beschränktem Maße wirksam geworden und von der Seite der Tarifpolitik her nicht gefördert worden.

Die Aufgaben der industriellen und gewerblichen Dezentralisation könnten aber von den öffentlichen Unternehmungen der Stromversorgung nur gemeinschaftlich mit allen übrigen in Frage kommenden Instanzen in Angriff genommen werden. So wäre eine Gemeinschaftsarbeit zwischen den Stromversorgungsunternehmungen und den Landesplanungsverbänden herzustellen. Ferner ist eine Kooperation der Stromversorgungs- und Verkehrsunternehmungen erforderlich, da die Staffelung der Eisenbahnfrachten und die Binnenschiffahrtspolitik gleichfalls von entscheidendem Einfluß auf die Dezentralisationsmöglichkeiten sind[112].

---

[110] Alfred Weber, Industrielle Standortslehre im Grundriß der Sozialökonomik. 6. Abtlg. Tübingen 1923. S. 85.

[111] Sachverständiger Wolfes im Enquetebericht, S. 205.

[112] Welche Schwierigkeiten einer solchen Gemeinschaftsarbeit noch entgegenstehen, beweist der Umstand, daß die Reichsbahndirektion Essen sich geweigert hat, gemeinschaftlich mit dem Siedlungsverband Ruhrkohlen-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Weitere große Aufgaben von gemeinwirtschaftlicher Bedeutung ergeben sich im Rahmen der Siedlungspolitik. Hier würde es sich darum handeln, die Elektrizität nicht nur als Kraftantrieb für die rein landwirtschaftlichen Arbeiten des Siedlers bereitzustellen, sondern ihm auch Möglichkeiten zu erschließen, sich gewerblich zu betätigen und auf diese Weise neben der reinen Landwirtschaft eine Nebeneinnahmequelle zu gewinnen[113]. Andererseits könnte durch die Dezentralisation industrieller und gewerblicher Betriebe den in ihnen beschäftigten Arbeitern die Möglichkeit gegeben werden, sich auf kleinen Siedlerstellen anzusiedeln und so Naturaleinnahmen oder Nebenverdienste aus eigener Wirtschaft zu erhalten. Die Dezentralisation der Betriebe würde also zur „nebenberuflichen" Siedlung führen, wodurch sich wohl auch für das aktuelle Problem der Kurzarbeit in den Zeiten der wirtschaftlichen Depression neue Perspektiven ergäben.

Es ist im Rahmen dieser Arbeit unmöglich, eine umfassende Darstellung aller Zukunftsaufgaben der öffentlichen Unternehmungen in der Elektrizitätswirtschaft zu geben. Die Betrachtung muß sich auf summarische Ausführungen, wie sie im Vorstehenden gemacht wurden, beschränken. Aber sicherlich werden diese volkswirtschaftlichen Zukunftsaufgaben allmählich in den Vordergrund der öffentlichen Unternehmungstätigkeit treten. Erst ein volkswirtschaftliches Aktionsprogramm wird auch Klarheit über die Frage schaffen, welche Veränderungen zur Sicherung der öffentlichen Interessen in den Organisationsformen der Unternehmungen erforderlich erscheinen. Bereits bei der Betrachtung der gegenwärtigen Lage ist hier die Ansicht vertreten worden, daß die öffentliche Unternehmertätigkeit in der Stromversorgung hoheitsrechtliche Einwirkungen nicht entbehrlich machen kann. Dies gilt erst recht hinsichtlich der Zukunftsaufgaben. Denn es ist offensichtlich, daß die bestehenden privaten und gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen — so gut sie auch ihre rein wirtschaftlichen und technischen Funktionen erfüllen mögen — von sich aus gar nicht darauf eingestellt sind, jene Funktionen der Wirtschafts- und Sozialpolitik,

---

bezirk und anderen interessierten Organisationen eine Untersuchung der Verkehrsstruktur des Bezirks vorzunehmen. Tätigkeitsbericht des Zweckverbandes der Industrie und Handelskammern zu Bochum, Dortmund, Essen und Münster 1930, S. 46.

[113] Wirtschaftssiedlung in Ostpreußen. Hrsgeg. von der Ostpreußischen Heimstätte. S. 20.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zu denen die Stromversorgung berufen erscheint, zu erfüllen. Gerade bei der Betrachtung solcher Zukunftsmöglichkeiten zeichnen sich die Aufgaben der öffentlichen Unternehmungstätigkeit und der staatlichen Aufsicht in der Stromversorgung deutlicher ab als in der Debatte des Tages, die von Machtkämpfen, Interessentenargumentationen und parteipolitischen Auseinandersetzungen beherrscht wird.

Literaturverzeichnis.

Dr. Camillo J. Asriel, Das R.W.E. Zürich 1930.
Bolzani, Zur Geschichte der Elektrowerke.
Büggeln, Die Entwicklung der öffentlichen Elektrizitätswirtschaft in Deutschland. Stuttgart 1930.
Dehne, Deutschlands Großkraftversorgung. Berlin 1928.
Eichhorn, Die staatliche Elektrizitätsversorgung in Sachsen und Bayern. Leipzig: Uhlands Techn. Bibliothek 1927.
Gerber, Die öffentliche Unternehmung in privatrechtlicher Form. Zürich 1928.
Heiß, Die gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen bei der öffentlichen Elektrizitätsversorgung, in Schmollers Jahrbuch, Bd. 40.
Hoffmann, Die städtischen Betriebe der Freien und Hansestadt Lübeck. Lübeck 1927.
Jung, Die staatliche Elektrizitätsgroßversorgung Deutschlands. Jena 1918.
Klingenberg, Elektrische Großwirtschaft unter staatlicher Mitwirkung. 1916.
Lindemann, Kommunalisierung und Entkommunalisierung, in Mitzlaff-Stein, Die Zukunftsaufgaben der deutschen Städte. Berlin 1925.
Majerczik, Kommunale gewerbliche Unternehmungen als Kampfmittel gegen die finanzielle Notlage der deutschen Städte. Berlin 1919.
Mann, Die Staatswirtschaft unserer Zeit. Jena 1930.
Obpacher, Die Organisation und Wirtschaft der bayerischen Elektrizitätsversorgung. München 1925.
Passow, Staatliche Elektrizitätswerke in Deutschland. Jena 1916.
— Die gemischt-privaten und öffentlichen Unternehmungen. Jena 1912.
Pinner, Emil Rathenau und das elektrische Zeitalter. Leipzig 1918.
Ritter, Die öffentliche Elektrizitätsversorgung in Deutschland. Berlin 1917.
Saitzew, Die öffentliche Unternehmung der Gegenwart. Tübingen 1930.
Salin, Standortsverschiebungen der deutschen Wirtschaft, in „Strukturwandlungen der deutschen Volkswirtschaft". 1. Bd. Berlin 1928.
Schiff, Sollen die Berliner Elektrizitätswerke verstadtlicht werden?
Siegel, Der Staat und die Elektrizitätsversorgung. Berlin 1915.
— Die Elektrizitätslieferungsgesellschaft 1897—1922.
Weber, Der staatseigene Industriekonzern in Sachsen. Leipzig 1928.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Weber, Alfred, Industrielle Standortslehre, in Grundriß der Sozialökonomik. 6. Abtlg. Tübingen 1923.
Wiedenfeld, Die Elektrizitätsversorgung der deutschen Landkreise, in Constantin-Stein, Die deutschen Landkreise. Berlin 1926.
Annalen der Gemeinwirtschaft, 6. Jahrg.
Bericht über den Stand der Wasserkraftausnutzung und Elektrizitätsversorgung in Bayern in den Jahren 1910/11.
Das kommunale Elektrizitätswerk 1930.
Denkschrift der Landelektrizität G. m. b. H., Halle 1927.
Denkschrift des Deutschen Städtetages vom Oktober 1926, Städte, Staat, Wirtschaft.
Denkschrift über die Entstehung und Entwicklung der pommerschen Überlandzentralen. Stettin 1922.
Der Kreis Mettmann von 1904—1929. Düsseldorf.
Der Städtetag 1928 und 1930.
Die deutsche Elektrizitätswirtschaft. Verhandlungen und Berichte des Unterausschusses für Gewerbe, Industrie, Handel und Handwerk (III. Unterausschuß). Berlin 1930.
Die Vereinigten Elektrizitätswerke Westfalen. Dortmund 1926.
Die Wirtschaftskurve mit Indexzahlen der „Frankfurter Zeitung" 1927.
Die Zukunftsaufgaben der deutschen Städte. Berlin 1925.
Drucksachen der II. Kammer des Sächsischen Landtags. Dekrete, Bd. 3, Nr. 47.
Drucksachen der II. Kammer der badischen Landstände 1911/12, Nr. 26 c.
Drucksachen des Abgeordnetenhauses 1912/13, Bd. 9.
Drucksachen des Abgeordnetenhauses Nr. 137. 22. Leg.-Per., III. Sess. 1916.
Elektrizitätswirtschaft 1930.
Elektrotechnische Zeitschrift 1926 und 1930.
Gesamtbericht Zweite Weltkraftkonferenz, Bd. 16.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. Aufl.
Magazin der Wirtschaft 1931.
Tätigkeitsbericht des Zweckverbandes der Industrie- und Handelskammern zu Bochum, Dortmund, Essen und Münster 1930.
Veröffentlichungen der Bewag, Reihe 2, Bd. 6.
Wirtschaftssiedlung in Ostpreußen. Herausgegeb. von der Ostpreußischen Heimstätte.
Zeitschrift für Kommunalwirtschaft 1925, 1928 und 1929.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Aufgaben und Organisationsformen auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft.

Von

Dr.-Ing. F. Collorio.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort 143

A. Grundprobleme und Aufgaben der Wasserwirtschaft . . . 145

1. Abhängigkeit der Wasserwirtschaft von der elementaren Natur . . 145
2. Wasserstraßen, Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft 146
3. Wasserkraft und Wasserwirtschaft 148
4. Landeskultur und Wasserwirtschaft 150
5. Wasserversorgung und Wasserwirtschaft 152
6. Planwirtschaft 156

B. Organisatorische Probleme und Aufgaben der Wasserwirtschaft 159

1. Die landeskulturelle Wasserwirtschaft 160
2. Städtische Wasserversorgung 163
3. Ländliche Wasserversorgung 168
4. Überkommunale Wasserversorgung 170
5. Planwirtschaft. 172

C. Rechtsprobleme der Wasserwirtschaft und das Reformbedürfnis der staalichen Hoheitsverwaltung 178

1. Rechtsprobleme 178
2. Verwaltungsprobleme 179

Schlußwort 184

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vorwort.

Unter Wasserwirtschaft als Sammelbegriff werden die Bestrebungen verstanden, den natürlichen Wasserschatz planmäßig nutzbar zu machen als Stoff zur Deckung unmittelbaren Bedarfs, als Kraftquelle zur Energieerzeugung, als Träger des Verkehrs und zur Aufnahme von Abfallstoffen, außerdem die Bemühungen, Leben und Werte gegen die Gefahren ungebändigter Wassergewalten zu schützen, also die Summe aller Beziehungen, die aus den Bedürfnissen des Menschen und seiner Wirtschaft an dem auf und unter der Erdoberfläche in geschlossener Form als Naturelement auftretenden Wasser entspringen[1].

Wasserwirtschaftliche Aufgaben sind nicht nur wegen der quantitativ und qualitativ verschiedenen Forderungen der Wirtschaft, sondern insbesondere wegen der wechselnden geographischen und kulturellen Sonderverhältnisse weder technisch noch wirtschaftlich, rechtlich und damit auch organisatorisch gleichartig lösbar, sondern machen im Zusammenhang mit örtlicher und wirtschaftlicher Bedingtheit jeweils besondere Studien erforderlich. Gegenüber den Problemen jeglicher Art auf dem Gebiete der Elektrizität und Gasversorgung liegt ein weiterer Unterschied darin begründet, daß die Anpassung an den Bedarf der Wirtschaft durch fast unbeeinflußbare Naturvorgänge erschwert wird und — maßgebend für das starke öffentliche Interesse, das von jeher allen Wirtschaftsfragen vom Staate entgegengebracht wurde — daß zwar der elektrische Strom bzw. das Gas als Energie, Wärme oder Licht ersetzt werden können, niemals aber das Wasser, soweit es als Stoff verbraucht wird. Gleichartig mit sonst auftretenden Problemen scheint lediglich die heute immer stärker zutage tretende Forderung der Konsolidierung, der Planwirtschaft und damit auch der zur Erreichung dieses Zieles geführte Kampf um Beseitigung oder Umwandlung alter

[1] Vorschläge von Regierungsrat Greiff, unveröffentlichte Denkschrift.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Rechte, der Kampf um Aufgabe einer wenigstens behaupteten Selbständigkeit[2].

Im Rahmen des zur Verfügung stehenden Raumes kann diese Abhandlung nur die wichtigsten Gedankengänge aufzeigen, und die Zusammenhänge zwischen den elementaren und technischen Problemen einerseits, den rechtlichen und staatspolitischen, wie den wirtschaftlichen und organisatorischen andererseits zu klären versuchen. Die Behandlung der Organisationsfrage kann dabei nicht auf die Wirtschaftsorganisation beschränkt bleiben, sondern muß, bei dem stark öffentlichen Interesse, auf die Organisation des Staates zur Wahrung seiner Wasserhoheit ausgedehnt werden.

Die Kritik der heute üblichen Regelung der Wasserwirtschaft in technischer, rechtlicher und organisatorischer Hinsicht verlangt eine Erörterung der Abhängigkeit der Wasserwirtschaft von den Naturelementen und vom Kulturzustand des betroffenen Gebietes und damit auch eine Schilderung der Entwicklung und des heutigen Standes der Wasserwirtschaft in kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht. Dabei zeigt sich, daß das Ziel der Befriedigung oder doch der Ausgleichung der Interessen nur durch eine „Planwirtschaft" und durch organisatorische Zusammenfassung der auch hier auf Zusammenschluß drängenden Verhältnisse erreicht werden kann. Das öffentliche Interesse am Wasser zwingt zur Erkenntnis, daß die private Organisation über Einzelaufgaben hinaus nicht geeignet ist, die im allgemeinen Interesse erforderlichen Ziele zu erreichen, und daß Organisationsformen in öffentlicher Hand nur dann bestimmt sein werden die Wirtschaft zu fördern, wenn sie, in ihrer Aufgabe unbeschränkt, die Erreichung einer Planwirtschaft zum Ziele haben.

Nach einleitenden Ausführungen über die elementaren Grundlagen werden im 1. und 2. Abschnitt die technischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Probleme der Wasserwirtschaft und ihrer Haupt-

[2] Hier befindet sich augenblicklich alles in einem derart krisenhaften Zustand und drängt nach Neuregelung und Zusammenfassung, daß eine Darstellung der Aufgaben und Organisation, beschränkt auf das Gebiet der Wasserversorgung — wie das ursprünglich geplant war —, Stückwerk bleiben muß, daß gerade die Organisationsfrage auf das Gebiet der gesamten Wasserwirtschaft ausgedehnt werden muß, da nur durch eine gleichzeitige Lösung aller wasserwirtschaftlichen Probleme Fortschritt und Erfolg auch der Wasserversorgung beschieden sein wird.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zweige behandelt, während der letzte Abschnitt der Betrachtung der rechtlichen, verfassungs- und verwaltungstechnischen Verhältnisse gewidmet ist.

A. Grundprobleme und Aufgaben der Wasserwirtschaft.

1. Abhängigkeit der Wasserwirtschaft von der elementaren Natur.

Entsprechend ihren engen Beziehungen zu aller Wirtschaft und damit ihrer Bedeutung für alles Leben, beherrschte die Wasserwirtschaft bereits in frühester Geschichte die Entwicklung der Technik, deren Höhe uns die heute noch vorhandenen Spuren von Staudämmen und Kanälen ahnen lassen[3].

Die Einflüsse, welche den Niederschlagsreichtum eines Gebietes bedingen, zu beschreiben, kann nicht Sache dieser Ausführung sein; dagegen muß auf die enge Abhängigkeit von der elementaren Natur, die von Jahreszeiten abhängigen, in Jahresperioden schwankenden Niederschläge — das charakteristische Kennzeichen aller Wasserwirtschaftsfragen — eingegangen werden.

Von geographischen, meteorologischen, ja kosmischen Vorgängen abhängig, lassen sich die Niederschläge mit den augenblicklichen Mitteln der Wissenschaft kaum auf kurze Frist, geschweige denn genügend weit vorhersehen und können lediglich aus den Erfahrungen der Vergangenheit in Mittelwerten für Jahresreihen angegeben werden, bestenfalls mit ungefähren Grenzen nach oben und unten. Die Verschiedenartigkeit der Oberflächengestalt und Beschaffenheit der Erdrinde, die geographische Lage zum Meere und den Klimazonen bedingen eine unendliche Mannigfaltigkeit der elementaren Vorgänge gerade in ihrer Bedeutung für das Wirtschaftsleben. Daraus folgt die Notwendigkeit individueller Behandlung jedes Flußsystems und die Unmöglichkeit, für die Beherrschung der Wasserwirtschaft allgemeingültige Grundsätze oder Rechtssätze zu formulieren. Trotz Unterschieden in ihrer Eigenart bestehen aber zwischen den Teilgebieten eines Flußsystems Zusammenhänge, die so eng aneinander gebunden, durcheinander bedingt sind, daß sie wie bei einem lebenden Organismus weder wesensfremde Gesetze, noch einseitige Eingriffe ohne Schädigung ertragen können. Wie jeder lebende Organismus hat auch ein Flußsystem Glieder verschiedener Bedeutung, keines aber ohne Bedeutung für das Zusammenwirken aller.

---

[3] Bereits vor der babylonischen Handelsblüte um 4000 vor Christi wurde die erste gemauerte Talsperre bei Kosheish in Ägypten errichtet; aus gleicher Epoche berichtet uns die Geschichte von den großen Bewässerungs- und Schiffahrtskanälen des Menes bei Memphis und von der ersten Zentralwasserversorgungsanlage des Sumererkönigs Uruka.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Diese geschlossene Einheit natürlich gegebener Niederschlagsgebiete steht in keiner Beziehung zu den historisch gewordenen oder sonstwie festgesetzten Länder- und Verwaltungsgrenzen. Aber auch eine unterschiedliche Behandlung oder Verwaltung schiffbarer oder nicht schiffbarer Teile eines Flußsystems, überhaupt eine Größentrennung in verschiedene Klassen oder Ordnungen (wie zum Teil in der gesetzlichen Regelung), eine verschiedene Behandlung oder Fürsorge des oberirdischen oder unterirdischen Vorkommens widerspricht den natürlichen Voraussetzungen eines lebenden Organismus und muß jede planmäßige Bewirtschaftung erschweren, wenn nicht verhindern.

Ganz besonders muß hier auf die Bedeutung hingewiesen werden, die im Gesamthaushalt dem Grundwasser zukommt. Der Zusammenhang der in der Rechtssprache als „Gewässer" bezeichneten oberirdischen natürlichen Wasserläufe mit dem versickerten unterirdischen Wasser ist so unverkennbar und außerordentlich wichtig für den Gesamthaushalt eines Flußlaufes, daß die rechtlich getroffene Unterscheidung nach heutiger wissenschaftlicher und wirtschaftlicher Erkenntnis unhaltbar ist. Die oberirdischen und unterirdischen Vorkommen müssen als untrennbar miteinander verbundenes geschlossenes Ganzes betrachtet werden, da ein Eingriff in das oberirdisch fließende Gewässer nicht ohne Einwirkung auf das unterirdisch fließende ist und umgekehrt. Die Grundwasserträger werden bei Hochwasserüberflutungen aufgefüllt und geben bei Trockenheit und niedrigem Wasserstande ihren Vorrat langsam wieder ab, so daß der Wechsel der Wasserstände, insbesondere unserer Tieflandflüsse, ein wesentlich schrofferer sein würde, wenn die Grundwasservorräte nicht ausgleichend eingreifen würden. Die Grundwasserträger sind also natürliche Ausgleichbehälter von großer Bedeutung für die Wasserwirtschaft insbesondere der Landwirtschaft.

2. Wasserstraßen, Binnenschiffahrt und Wasserwirtschaft.

Die so viel größere Tragfähigkeit des Schiffes gegenüber dem Landfuhrwerk führte frühzeitig dazu, die schiffbaren Stromgebiete durch künstliche Kanäle sowie durch Beseitigung von Schiffahrtshindernissen, Begradigungen, Regelung und letzten Endes Kanalisierung der natürlichen Wasserstraßen zu erweitern, nachdem sich auf den vorhandenen Meliorationskanälen der Frachtverkehr ganz natürlich entwickelt hatte[4]. Daraus ergibt sich einerseits der Zusammenhang der Binnenschiffahrt mit der Wasserwirtschaft, andererseits das große Interesse, das der Wasserverkehr von jeher am Ausbau der Flüsse genommen hat. Da der Landfuhrweg seit ältester Zeit kaum nennenswerte Fortschritte bis zur Erfindung der Eisenbahn gemacht hat,

[4] Derartige Kanäle spielen heute noch in Holland und den Moorgebieten Oldenburgs und Nordhannovers eine bedeutende Rolle. In erster Linie zur Be- oder Entwässerung erbaut, bilden sie für die Kultivierung des vertorften Bodens Voraussetzung, dienen aber gleichzeitig der Torfabfuhr und sonstigem örtlichem Verkehr (Campe-Dörten-Kanal).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

entwickelte sich auch im Deutschen Reiche die Schiffahrt sehr früh zu blühender Höhe und sicherte sich nicht nur im Verkehr, sondern auch in der Wasserwirtschaft eine beherrschende Stellung.

Diese hohe Entwicklung der Binnenschiffahrt insbesondere in Preußen und Frankreich kam mit dem Siegeszug der Eisenbahn zu fast völligem Stillstand. Trotzdem ist der Wasserweg durch den Schienenweg nicht entbehrlich gemacht worden, er hat nur eine völlig andere Bedeutung erhalten und kommt heute in erster Linie für große Entfernungen und Mengen als direkter Verkehr zwischen Massenzentren in Frage, allerdings nicht entfernt in dem Umfange, in dem sich die Kanalbegeisterten nach dem Krieg und Übergang der Wasserstraßen auf das Reich dies dachten.

Das Verkehrsbild der Wasserstraßen sind Linien, die Stapel- und Umladeplätze mit wichtigen industriellen Erzeugungs- und Absatzstellen verbinden, während der Landverkehr das typische Netzbild aufweist, das früher auch den Wasserverkehr kennzeichnete. In richtigem Maße ausgebaut, sind die Schiffahrtsstraßen ein Rückgrat des Verkehrs, von Wichtigkeit vor allem für den Außenhandel und damit für die großen Seehäfen, denen sie ein tief ins Innere reichendes Hinterland erschließen.

Es ist nicht Aufgabe dieser Abhandlung, die Kanalpläne zu diskutieren, wohl aber die Bedeutung der Binnenschiffahrt in das richtige Licht zu stellen und zu zeigen, daß Wasserstraßenpolitik vom nationalen Standpunkt aus gesehen werden muß und nur im Zusammenhang mit den angedeuteten Wirtschaftsfragen gewertet werden darf. Der Übergang der Wasserstraßen aufs Reich war deshalb eine wirtschaftliche und politische Notwendigkeit, so bedenkliche Folgen auf anderen Gebieten auch daraus entstanden sein mögen.

Im Rahmen wasserwirtschaftlicher Überlegung ist vor allem der große Wasserverbrauch der schiffbaren Ströme und Kanäle von Bedeutung. Die Schiffsgrößen, die für Tiefgang, Fahrtiefe und Breite und damit für den Wasserbedarf maßgebend sind, haben sich im Laufe der Entwicklung vom Netz zum Linienverkehr in der jüngsten Zeit ständig gesteigert[5]. Es gibt schon heute nicht wenige Fachleute, die eine Schiffsgröße von 2000 t allein für wirtschaftlich halten. Dieser Steigerung der Transportgefäße, der eine gleiche sprungweise vollzogene Vergrößerung der Wasserstraßen jeweils vorangehen mußte, hat starke Beunruhigung in der Wasserwirtschaft und hohe Ausgaben durch die immer wieder nötig werdende Verbreiterung und Vertiefung der Wasserstraßen mit sich gebracht. Die Eingriffe in den Wasserhaushalt

[5] Der Oderkahn von 30 t Ladefähigkeit wich vor kurzem dem 800-t-Kahn und wird in Bälde durch den 1000-t-Kahn ersetzt werden, wofür die Wasserstraßen bei uns jetzt im allgemeinen ausgebaut werden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

unserer Flüsse zur Speisung der Wasserstraßen sind heute schon so fühlbar, daß allein von diesem Gesichtspunkte aus die Grenze der Schiffsräume mit 1000 t erreicht sein dürfte. Eine weitere allgemeine Steigerung findet damit aus wirtschaftlichen Erwägungen (von Ausnahmefällen abgesehen — Rhein jetzt schon 2000 t) von selbst ein Ende.

Auf die Bedeutung, die der Ausbau unserer Flüsse und Ströme für die Wasserwirtschaft hat, wird noch an anderer Stelle hingewiesen werden. Für die Schiffahrt handelt es sich bei den natürlichen Wasserstraßen in erster Linie darum, die Zeitspanne, in der wegen zu niedrigen oder zu hohen Wasserstandes der Verkehr ausgesetzt werden muß, weitgehend zu verringern. Alle störenden Hindernisse, scharfe Krümmungen, Untiefen usw. zu beseitigen, und wenn mit diesen Regelungsmaßnahmen das Ziel nicht zu erreichen ist, die in Frage kommende Flußstrecke zu kanalisieren. Die Konflikte, die daraus mit anderen Wasserwirtschaftsinteressen entstehen, können durch geeignete wasserwirtschaftliche Maßnahmen, in erster Linie durch Ausbau von Talsperren aus dem Wege geräumt, jedenfalls stark gemindert werden, einheitliches und planmäßiges Vorgehen vorausgesetzt[6]. Darüber hinaus wird aber mit Recht gefordert, daß die Schiffahrt nicht berechtigt sein darf, über den Wasservorrat und Ablauf unserer Ströme allein zu verfügen, etwa weil sie die nötigen Mittel zu einem Ausbau mitbringt, sondern daß den übrigen Interessenten, insbesondere der Landwirtschaft, die Möglichkeit gegeben werden muß, an diesen Verbesserungen teilzunehmen. Diese Forderung ist um so mehr berechtigt, als die Kostendeckung für den Wasserstraßenausbau ja in erster Linie immer noch mit Zuschüssen erfolgen muß. Diese hohen Aufwendungen zwingen zu schärfster Sichtung und Prüfung, ob die Höhe der geldlichen Opfer auch im Einklang steht mit dem erreichbaren Erfolge vom Standpunkte der Gesamtwirtschaft aus. Jedenfalls dürfen partikularistische Einflüsse nicht dazu führen, daß dem deutschen Außenhandelsinteresse zuwiderlaufende Verkehrswege geschaffen werden, sonst hat die Verwaltung durch das Reich keinen wirtschaftlichen Sinn.

3. Wasserkraft und Wasserwirtschaft.

Die Möglichkeit, elektrische Leistungen mit hoher Spannung auf erhebliche Entfernungen zu übertragen, befreite die Wasserkraft von der Ge-

[6] In besonders schweren Fällen können Ent- bzw. Bewässerungen als Folgeeinrichtungen die Schäden einer Grundwasserstandsänderung beheben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bundenheit an den Ort ihrer Gewinnung und brachte ihrer Entwicklung, die durch die Dampfmaschine zu fast völligem Stillstand gekommen war, neuen Aufschwung, dessen erste Zeit allerdings einen reichlich sorglosen und planlosen Ausbau der besonders günstig liegenden Wasserkräfte zeigt. Die Mahnungen weitsichtiger Wirtschaftler, nicht planlos die besten Strecken aus einem Flußlauf herauszuschneiden, blieben unbeachtet, in erster Linie wohl deshalb, weil sich die öffentlichen und politischen Körperschaften noch fernhielten. Erst nach dem Kriege, als der Brennstoffmangel und die Verkehrsschwierigkeiten die Licht- und Kraftversorgung besonders der süddeutschen Staaten in Frage stellten, nahmen sich alle wirtschaftlich und politisch interessierten Kreise des Ausbaues der Wasserkraftwirtschaft wieder an, was zu einer stürmischen Entwicklung und einem beinahe tendenziösen Hervorheben des Wasserkraftausbaues führte.

Der Schwerpunkt dieser Entwicklung lag, wie der Schwerpunkt der Wasserkrafterzeugung, in Süddeutschland, das als Entgelt für seinen Mangel an guten Kohlenfundstätten von der Natur reichlich mit Niederschlägen, Wassermengen und Gefällen bedacht ist. Weit hinter der Zahl und Größe der süddeutschen stehen die mitteldeutschen Wasserkräfte, die außer geringerem Gefälle auch weniger ausgeglichene Wasserführung besitzen, da ihnen Gletscher und natürliche Seen fehlen. Günstig gegenüber den Hochgebirgsflüssen wirkte andererseits, daß hier zwischen der Zeit der größten Wasserführung und der Zeit des größten Energiebedarfs keine so großen Verschiebungen auftreten wie im Gebirge, wo die Schneeschmelze des Frühsommers die größten Wassermengen bringt.

Um den Gefahren der eingangs erwähnten sorglosen und falschen Wirtschaftspolitik vorzubeugen, wirtschaftlich vernünftige Nutzung der Wasserkräfte eines Flußgebietes sicherzustellen, dürfte es gerade hier Aufgabe der Staatshoheit sein, sich weitgehend einzuschalten und Verleihungen für Kraftanlagen, die einem planmäßigen und großzügigen zukünftigen Ausbau eines der Kraftnutzung günstigen Gebietes entgegenstehen können, widerruflich oder nur befristet auszusprechen. Die planmäßige Ausgestaltung beschränkt sich dabei nicht auf den Ausbau der Wasserkraft, sondern hängt, wie gerade auf der Weltkraftkonferenz des Jahres 1930 wiederholt betont wurde, in erster Linie ab von den großen Gesichtspunkten einer planmäßigen Verteilung der elektrischen Energie in den Ländern, über die Grenzen derselben hinaus, ja (Hauptvortrag von Olivien) über Europa hinweg. Mit Einführung eines deutschen Höchstvoltnetzes wird es keine Schwierigkeiten mehr machen, z. B. den Sommerüberschuß der Gebirgswasserkräfte nach dem Norden zu schicken, um dort den Ausfall infolge geringerer Wasserführung der Flüsse zu decken, und somit möglich sein, die Wasserkräfte zu einem erheblichen Teil von der Abhängigkeit von Jahreszeiten und hydrologisch verschiedenen Jahren unabhängig zu machen. Es ist zu hoffen, daß dadurch auch der planmäßige Ausbau der Wasserkräfte im Norden angeregt wird.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

4. Landeskultur und Wasserwirtschaft.

Die Intensivierungsbestrebungen der Landwirtschaft und die Agrarkrise, die in den letzten Jahren alle Kulturländer getroffen hat, haben der landwirtschaftlichen Wasserwirtschaft und Bodenverbesserung eine Bedeutung im nationalen und volkswirtschaftlichen Sinne gegeben, die weit über den Rahmen landwirtschaftlicher Interessen hinaus ein wichtiger Faktor unserer Volkswirtschaft geworden ist.

Im Auslande ist man sich der Bedeutung der Bodenverbesserung für die Erzeugungssteigerung längst in allen Wirtschaftskreisen bewußt. Die vorbildlichen Leistungen der kleinen Agrarstaaten Europas, an deren Spitze Holland und Dänemark, sind bekannt. (Rückgewinnung der Mitte des 13. Jahrhunderts durch eine Sturmflut verlorengegangenen Flächen der Zuidersee.) Neuerdings packt Mussolini mit seiner bataglia del grano die Kultivierung des brachliegenden bzw. schlecht genutzten Bodens Italiens in größtem Umfange an und stellt damit nach kurzem Schwanken die Landwirtschaft in den Mittelpunkt der Wirtschaftspolitik auch des Faschismus, mit dem Ziele, von Einfuhr und Ausland freizuwerden. Mit dem ihm eigenen Temperament löste er die Frage von Grund auf durch vorbildliche Zusammenfassung aller Aufgaben in einem Programm, das außer Ent- und Bewässerungsarbeiten, Wege- und Wasserleitungsbauten, Kraftversorgung, Aufforstung und Siedlung umfaßt und scheut nicht zurück, überkommene Organisationen der Wirtschaft und der staatlichen Verwaltung umzustoßen (Lex Mussolini), um volle Einheitlichkeit der Leitung, die erste Voraussetzung des Gelingens, zu gewährleisten.

Leider wird bei uns die Bedeutung landeskultureller wie aller wasserwirtschaftlichen Arbeiten von der Allgemeinheit noch nicht in ihrer vollen volkswirtschaftlichen Bedeutung gewürdigt, oft zum Objekt parteipolitischen Handelns gemacht; es fehlt das Zusammenarbeiten von Reich und Ländern, es fehlt insbesondere in den Ländern und Provinzen ein starkes Organ der Kulturbauverwaltung und genügende Mitarbeit der gesamten Wirtschaft. Der immer stärker hervortretende Kapitalmangel unserer Volkswirtschaft, der fast überall die Durchführung der nötigsten Rationalisierung gefährdet, wirkt sich auch in der Landwirtschaft seit langem stark produktionshemmend aus. Nicht nur die Neulandgewinnung aus Moor und Ödland und damit jegliche innere Kolonisation, die den Verlust wertvollsten Argrarbodens durch den Krieg einigermaßen ausgleichen könnte, gelangt immer mehr zum Stillstand, leider stocken auch die zur Verbesserung alten Kulturlandes nötigsten Meliorationsarbeiten. Der Meliorationseifer im ganzen Reich, der zur Gründung zahlreicher Bodenverbesserungs- und Wassergenossenschaften geführt hat, droht zu verebben, den bereits durchgeführten Meliorationen wird teilweise der Erfolg versagt bleiben, weil für die nötigen Folgeeinrichtungen keine Mittel mehr vorhanden sind; dieser Zustand ist im Interesse der Volkswirtschaft unerträglich, da in der Durchführung einer energischen und zielbewußten Intensivierung der landwirtschaftlichen Er-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zeugungen eine der wenigen uns verbliebenen Möglichkeiten liegt, unsere Handelsbilanz auf die Dauer günstiger zu gestalten.

In technischer Hinsicht handelt es sich beim landwirtschaftlichen Wasserbau einmal um geeignete Bewässerung, wo Grundwasserstand oder Niederschläge nicht ausreichen, dann, wo ein Zuviel an beiden vorliegt um Entwässerungen, außerdem aber vor allem um einen ausreichenden Hochwasserschutz und eine entsprechend den landwirtschaftlichen und allgemeinen Bedürfnissen durchgeführte Unterhaltung der Flußläufe und ihrer Ufer. Über die Notwendigkeit ausreichenden Hochwasserschutzes wie überhaupt eines geregelten Ausbaues unserer Flüsse und Ströme sind sich alle Beteiligten, Landwirtschaft, Industrie, Siedlung und Schiffahrt, einig, weniger über die zu diesem Ziele einzuschlagenden Wege, über die schwere Kämpfe insbesondere zwischen der Landwirtschaft und der Schiffahrt wegen Wasserentzuges oder Veränderung des Grundwasserstandes geführt werden. Durch Regelmaßnahmen allein wird oft nur erreicht, daß das Hochwasser immer schneller aus dem geregelten Gebiet den Unterliegern aufgebürdet wird, daß die Grundwasserträger sich ungenügend anreichern können und der zur Nutzung bereitstehende Wasserschatz eher verringert als vermehrt wird. Deswegen ist eine Regelung allein (mag sie den Schiffahrtsinteressen auch genügen) eher Feind einer planmäßigen Erfassung des Wasservorrats, weil wir zur Deckung gesteigerten Wasserbedarfs die Hochwasser nicht entbehren können. Die zu diesem Zweck nötigen Talsperren müssen möglichst umfassend allen Interessen dienen, wenn auch die Interessen der Landwirtschaft und Wasserversorgung als die lebensnotwendigsten eine besondere Berücksichtigung erfordern. Da die Wirkung der Talsperren aber nur auf beschränkte Entfernungen möglich ist, kann weder ein Ausbau auf Nieder- noch auf Hochwasser, wie eine Eindeichung ganz gespart werden, dieser Ausbau ist als Folgeeinrichtung der Talsperren sogar nötig, um deren Vorzüge völlig auszunutzen.

Die Gefahr, daß statt einer Intensivierung eine für die Gesamtwirtschaft untragbare Extensivierung der Bodennutzung eintritt, ist drohend, ja, wie aus dem Rückgang der Reineinnahme und dem gesunkenen Kaliverbrauch zu ersehen ist, bereits stellenweise eingetreten, trotzdem die staatlichen Zuschüsse für die Landwirtschaft in den letzten Jahren ständig erhöht worden sind.

Da die dringend nötigen weiteren Mittel zur Unterstützung der landwirtschaftlichen Wasserwirtschaft kaum flüssig gemacht werden können, ist wiederholt vorgeschlagen worden, solche aus anderen Fonds abzuzweigen (Kanaletat), jedenfalls aus der produktiven Erwerbslosenfürsorge erhöhte Beiträge freizumachen. Abgesehen von dieser Finanzfrage ist im allgemeinen Wirtschaftsinteresse eine größere Rücksichtnahme auf die landwirtschaftlichen Belange bei allen Wasserwirtschaftsunternehmungen erforderlich gegenüber dem bislang manchmal etwas sorglosen Vorgehen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

5. Wasserversorgung und Wasserwirtschaft.

Die Kunst zentraler Wasserversorgung des Altertums, vielleicht auch das Bedürfnis danach, waren im Mittelalter fast völlig verloren gegangen. Erst die starke Entwicklung der Städte infolge der fortschreitenden Industrialisierung nach den siebziger Jahren brachte der Entwicklung der Wasserversorgung gewaltigen Antrieb, da diese neben der Bewältigung anderer technischer Probleme die Grundlage war für die Lebensmöglichkeit auf engem Raum zusammengedrängter Massen und für den industriellen Aufstieg. Als Voraussetzung jeden Lebens hat sie auch heute noch entscheidende Bedeutung für die Entwicklung der Großstädte.

Bereits durch die 1830 in London auf schlechtes Wasser zurückgeführte Choleraepidemie war die hygienische Bedeutung der Wasserversorgung bekannt geworden, für die als Maßstab seinerzeit die chemische Analyse galt. Erst mit Koch begann die bakteriologische Überwachung in einer Begrenzung der Keimzahl, und erst kürzlich die hygienische Beurteilung des Wasserbezugsgebietes. In dem Maße, in dem der Wasserbedarf der Industrie stieg, gewannen chemische Eigenschaften des Wassers an Bedeutung mit der Folge, daß auch dadurch der Kreis der Wassergewinnungsmöglichkeiten enger und die Beschaffung geeigneten Wassers erschwert wurde.

Das heute hygienisch bevorzugte sogenannte „echte" Grundwasser ist in Deutschland nicht sehr häufig, und in den meisten Vorkommen (Norddeutsche Tiefebene) chemisch mit Eisen, Mangan, Salzen usw. derart angereichert, daß es ohne umfangreiche Vorbehandlung für Genuß- und gewerbliche Zwecke unbrauchbar, wegen seiner meist großen Härte für Hausgebrauch wie Industrie aus wirtschaftlichen Gründen nicht bevorzugt ist. Wo Grundwasser in genügender Menge nicht vorhanden ist, greift man vielfach zu einer Notlösung, indem man das Grundwasser der Flußtäler mit Flußwasser künstlich anreichert, wobei vielfach Selbsttäuschung ein Grundwasser vorspiegelt, während es sich, von wenigen sehr günstigen Anlagen abgesehen, um wirkliches Flußwasser handelt. Die nächste Stufe bilden die ausgesprochenen Flußwasserwerke, die allerdings immer mehr verlassen werden, da unsere Flußläufe in steigendem Maße zu Trägern der städtischen und industriellen Abwasser werden. Eine gewisse Bedeutung werden die letzten beiden Gewinnungsarten aber als Spitzenwerke immer behalten. Dazwischen stehen eine ganze Menge von Möglichkeiten (Quellwassergewinnung), von denen nur noch die Talsperrenwasserversorgung einer besonderen Beachtung gewürdigt werden soll. Dieses ist zwar, äußerlich gesehen, Oberflächenwasser, infolge der natürlichen, auch von Seen her bekannten Selbstreinigung aber hygienisch derart von schädlichen Stoffen befreit, daß es bei einfacher Schönung dem Grundwasser am nächsten steht, um so näher, je weniger das Zuflußgebiet des Beckens besiedelt und der Verschmutzung ausgesetzt ist bzw. durch geeignete Sanierungs- und Absperrmaßnahmen das gleiche Ziel erreicht wird. Der besondere Vorteil des Talsperrenwesens ist seine geringe Härte, weswegen es in Hauswirtschaft und Industrie bevorzugt wird (Versorgung des Industriegebietes zum Teil

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

direkt durch Talsperren). Die wasserwirtschaftlichen Vorteile („neues" Wasser) spielen bei der Betrachtung der Vorzüge, wenn auch erst eine zweite, so doch keine unbedeutende Rolle (s. a. weiter unten).

Wirtschaftlich wie betrieblich muß die Wasserversorgung mit wesentlich schwierigeren Verhältnissen rechnen als die übrige öffentliche Versorgungswirtschaft, da sie außer von Bedarfsschwankungen auch noch von Witterungsschwankungen abhängen, wobei erschwerend ist, daß beide in ihren Spitzen zusammentreffen (Wassermangel bei Trockenheit in allen Wasservorkommen bei aus gleichen Gründen gesteigertem Spitzenbedarf). Dies gilt für heutige Verhältnisse um so mehr, je mehr die Neubauten selbst kleinster Wohnungen mit Bädern und Spülklosetts ausgeführt werden, die in hygienischer Beziehung mit Berechtigung geforderte Kanalisation auch in kleinen Städten durchgeführt wird und durch Bevorzugung offener Bebauung die Kleingartenwirtschaft zunimmt[7].

Ob es möglich ist, die Steigerung des Wasserkonsums durch Belehrung der Bevölkerung (Vorschlag Kühne-Berlin) zu drosseln, scheint nach den bisherigen Erfahrungen zweifelhaft, eher ist dies Ziel durch tarifliche Maßnahmen (Grundgebührentarif wie bei der Elektrizitätsversorgung) zu erreichen; letzten Endes kann es aber nicht im Sinne einer öffentlichen Wasserversorgung liegen, gerade in der heißen Zeit die Erfüllung hygienischer Bedürfnisse unmöglich zu machen. Die Bereitstellung der erforderlichen Wassermengen in geeigneter hygienischer und chemischer Qualität stößt deshalb schon verschiedentlich auf große Schwierigkeiten und macht ein Überschreiten der Stadtgrenzen und damit ein Eindringen in andere Gebiete der Wasserwirtschaft nötig und greift fast immer in die Interessensphären der Landwirtschaft über, deren Bestand sowieso bedroht ist[8].

In den Städten, wo die Verhältnisse dazu zwangen, geschah die Entwicklung der Wasserversorgung von selbst. Auf dem Lande, wo die Wirt-

---

[7] Die Bedarfsrechnung nach einem mittleren Verbrauch von 100 l pro Kopf und Tag, die 30 Jahre richtig war, ist heute falsch. Für 129 Städte (Eigenbrodt, Gas und Wasserfach 1930) ergaben sich 1896 noch 84 l pro Kopf und Tag, 1920 bereits 128 l, während zukünftig mit 250 l und mehr zu rechnen ist. In Berlin setzt sich der mittlere bzw. Spitzenbedarf zusammen aus 3 l bzw. 5 l für Trinkwasser, 35 l bzw. 88 l für Industrie und öffentliche Zwecke, 100 l bzw. 162 l für Wäsche, Garten, Klosette usw. (Beitrag zur Gesamtspitze 1,5%, 16,7%, 45%, zusammen 63,2% Spitze!).

[8] So hat Hannover erst vor kurzem zirka 40 km vor den Toren der Stadt ein neues Wasserwerk bei Berkhof errichtet, mit dem es direkt landwirtschaftliche Belange berührt, so wird Berlin in absehbarer Zeit über Spree und Havel nach Osten oder Westen gehen müssen und entweder im Odergebiet mit den Interessen der Landwirtschaft oder im Elbegebiet, dessen Wasserquellen jetzt schon nahe dem Ende sind, mit den mitteldeutschen Industrieinteressen zusammenstoßen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schaftslage seit 1870 immer schlechter geworden ist, herrschen heute noch teilweise Verhältnisse, die unter keinen Umständen so bleiben können und eine besondere staatliche Förderung verlangen[9], ganz abgesehen davon, daß in hygienisch nicht einwandfreien Gebieten, wie zum Beispiel im Harzvorlande, in dem der Typhus — man kann sagen — endemisch auftritt, eine Sanierung der Landbezirke bei den innigen Wechselbeziehungen zwischen Stadt und Land schon im Interesse der Großstädte erforderlich ist. Auch die Industrie sucht, wegen der höheren Arbeitslöhne, nur dann die Großstädte auf, wenn sie an diese gebunden ist; sie kann aber oft eine Umsiedlung bzw. Ansiedlung in Landbezirken nicht vornehmen, weil eine ausreichende und sichere Versorgung mit genügendem Wasser nicht möglich bzw. vorhanden ist. Aber auch im allgemeinen Kulturbedürfnis ist vom sozialen und hygienischen Gesichtspunkte aus eine weitere Ausdehnung der Wasserversorgung gerade in den Landbezirken und eine Besserung der hygienischen und kulturellen Verhältnisse zu wünschen, da erwartet werden kann, daß sich damit auch die materielle Lage dieser Bezirke heben wird. Außerdem hat der Staat ein Interesse an der ländlichen Versorgung, vor allem an deren Zusammenfassung, um zu vermeiden, daß, durch kommunalen Ehrgeiz irregeleitet, Werke errichtet werden, die den heutigen immer schärfer gestellten hygienischen Anforderungen auf die Dauer nicht genügen können. Ganz abgesehen davon sind die Erfahrungen mit kleinen gemeindeeigenen Werken sehr ungünstig, die Werke befinden sich betrieblich zum Teil in einem sehr schlechten Zustande, sind jedenfalls technisch und hygienisch fast durchweg in unzureichender Weise überwacht und manchmal eher eine Gefahr, als eine Sicherheit. Deshalb ist das Problem nicht nur ein finanzielles, sondern besonders hier ein technisches und organisatorisches mit der Forderung nach Zusammenfassung.

Von besonderer Bedeutung für die Entwicklung der ländlichen Wasserversorgung sind die vom Staat getroffenen Maßnahmen und dessen Organisation für Überwachung und Förderung. In Deutschland war hierin Württemberg führend mit den von der Regierung Anfang der 70er Jahre erbauten ersten zentralen Gruppenwasserversorgungen.

Zu diesem Zwecke wurde 1869 ein königliches Bauamt für die Wasserversorgung gegründet, das außer Beratung und Planherstellung auch Oberleitung bei der Ausführung und Betriebsüberwachung ohne Entgelt über-

---

[9] Die Erkenntnis, daß für die kleinen Gemeinden die Wasserversorgung nicht minder wichtig, die Belastung durch Bau und Betrieb aber in gar keinem Verhältnis zu den Einnahmequellen steht, haben in Frankreich dazu geführt, daß der Staat den Landgemeinden bei der Wasserbeschaffung mit erheblichen Zuschüssen zu Hilfe kam (50 Millionen Fr. jährlich). Dank dieser Unterstützung wurde erreicht, daß von den zirka 38 500 Gemeinden Frankreichs heute 11 500, d. h. etwa ein Drittel, gegenwärtig über eine einwandfreie und moderne Anlage verfügen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nahm. Die staatliche Unterstützung aus besonderen Etatmitteln beträgt seither außerdem bei Einzelanlagen 8%, bei Gruppenanlagen 15—30% der Baukosten. Durch die Erfolge angeregt, hat Bayern 1878 ebenfalls ein technisches Büro für Wasserversorgung errichtet[10], das in der Geldbeschaffung, der Unterstützung aber andere Wege ging. Auf Grund des Brandversicherungsgesetzes von 1875 wurden 3% der Gebäudeversicherungsprämien, 1% der Mobiliarversicherungsprämien (später erhöht auf 7 bzw. 3%) in einen besonderen Fonds gegeben, aus dem bedürftige Landgemeinden unterstützt werden konnten. Ein besonderer Vorteil dieses direkt dem Ministerium unterstellten Amtes ist die weitgehende Freiheit und Selbständigkeit insbesondere auch in der Verfügung über den vom Etatrecht des Parlamentes freien Fonds (in Baden und Hessen werden ähnliche Befugnisse und Aufgaben bestehenden Staatsbehörden übertragen).

Infolge der großen, wirtschaftlich stark differenzierten Gebiete Preußens ist hier eine andere Regelung gesucht worden durch Bildung von Anstalten, die jedoch nur zur Auskunftserteilung, Prüfung und Begutachtung gegen Gebühr zur Verfügung stehen, zum Teil sogar von privaten Interessen ins Leben gerufen und heute noch unterstützt werden. Wenn dadurch auch mancher vor Schaden bewahrt wurde, so ist eine Förderung der ländlichen Wasserversorgung dadurch nicht eingetreten. Da die staatliche Fürsorge nicht ausreicht, haben sich zum Teil die Provinzen der Landbevölkerung angenommen, in erster Linie die Rheinprovinz, die zur Unterstützung ebenfalls die Einnahmen der Provinzial-Feuersozietät (1890), beginnend mit 30 000, gesteigert bis 150 000 RM heranzog und diese Beträge später durch Jahrzuschüsse aus dem Westfonds erhöhte. Anders gingen Schlesien und, soweit bekannt, die übrigen Provinzen vor, die sich auf Unterstützung aus dem Ost- bzw. Westfonds beschränkten. Die Provinz Hannover hat z. B. aus diesen Mitteln von 1924—1930 245 000 RM bereitgestellt.

Bei der Wichtigkeit einer hygienisch einwandfreien und ausreichenden öffentlichen Wasserversorgung für den kulturellen wie materiellen Stand der ländlichen Bezirke und kleinen wie mittleren Städte ist auch in Preußen ein stärkeres Interesse des Staates wünschenswert. Da hier ein zentrales Organ bei den oben geschilderten Verhältnissen allein kaum in der erforderlichen Weise durchgreifen kann, ist in der Provinzialverwal-

---

[10] In 50jähriger Tätigkeit wurden 2400 Unternehmungen für 3740 Orte mit 2,4 Millionen Einwohnern, zum Teil unter direkter Leitung des Amtes errichtet, mit einem Gesamtaufwand von 126 Millionen RM, wozu 16 Millionen RM Bauzuschüsse gegeben wurden. Darunter befinden sich Gruppen- und Fernversorgungen, vor allem im Jura (34 Werke), die über ein Drittel dieses Gebietes versorgen. Dank der staatlichen Förderung sind in Bayern 4,3 Millionen Einwohner = 60% zentral versorgt, während 2 Millionen Einwohner = 28% noch versorgt werden müssen, der Rest kommt hierfür nicht in Frage (einsame Lage, Kleinsiedlung, Gehöfte usw.).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

tung oder jedenfalls der Provinzialinstanz eine stärker ausgebaute Dienststelle wünschenswert, die sich der Wasserversorgung in ähnlicher Weise annimmt, wie das in den süddeutschen Staaten der Fall ist.

Der Wasserversorgung gebührt in Anbetracht ihrer hygienischen und wirtschaftlichen Bedeutung eine gewisse Vorrangstellung in der Wasserwirtschaft, wenn andere wirtschaftliche Möglichkeiten nicht vorhanden sind auch auf Kosten anderer Interessenten am Wasser. Die Wasserversorgung der ländlichen Siedlungen verlangt mehr Förderung insbesondere bei der Finanzierung, da hier ganz ähnliche Voraussetzungen vorliegen wie bei der landeskulturellen Wasserwirtschaft.

6. Planwirtschaft.

Aus den bisherigen Betrachtungen ergibt sich, daß die einzelnen Interessen der Siedlungen, Industrien, Landwirtschaft und des Verkehrs an einer Wasserversorgung, Bewässerung, Kanalisierung oder an einer Abwasserbeseitigung und Entwässerung, das Interesse der Energiewirtschaft an der Schaffung von Gefällstufen, des Verkehrs an deren Vermeidung, der Landwirtschaft an Erhaltung oder Schaffung eines für den Pflanzenwuchs günstigen Grundwasserstandes zum Teil derartig gegensätzlich sind, trotz ihrer Gegensätzlichkeit aber so abhängig voneinander, und oft sogar gegenseitig bedingt, daß nur auf planmäßigem Wege eine ausgleichende und die Gesamtwirtschaft fördernde Wasserwirtschaft betrieben werden kann. Aus dem bisher besprochenen ist aber auch zu ersehen, daß die mengenmäßige Begrenzung unseres Wasservorrates bei der starken Inanspruchnahme und der ständigen Steigerung des Wasserbedarfes der Landwirtschaft, Schiffahrt, Industrie und der Siedlungen fast überall zu gemeinsamer Bewirtschaftung und somit zu Zusammenfassung zwingt; dies gilt in erhöhtem Maße für die eigentliche Wasserversorgung, da bei der Auswahl der Wasservorkommen die Qualitätsfrage und zwar chemisch wie hygienisch ausschlaggebend ist und damit der vorhandene Vorrat erheblich eingeschränkt wird. Die Bereitstellung der erforderlichen Wassermengen macht schon heute ein Überschreiten der Stadtgrenzen nötig und damit einen Eingriff in andere Gebiete der Wasserwirtschaft, insbesondere der Landwirtschaft, aber auch in die Interessengebiete der Binnenschiffahrt, Fischerei, Kraftnutzung und in dicht besiedelten Gebieten sogar in die anderer kommunaler Wasserwerke. Wo sich, wie insbesondere in Industriegebieten, die Bevölkerung auf engen Raum

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in große Menge zusammenballt, ist die Bedeutung des Wassers und seiner planmäßigen Bewirtschaftung (eben der Wasserwirtschaft) frühzeitig erkannt worden und hat bereits vor dem Kriege zur Gründung von Verbänden geführt, die sich eine sorgfältige Erfassung des Wasservorrates zur Aufgabe gestellt haben. Im übrigen Deutschland war bis vor nicht zu langer Zeit ein Mangel an Wasser nicht bekannt. Die Intensivierungsbestrebungen der Landwirtschaft, die starke Zusammenziehung der Bevölkerung in den größeren und mittleren Städten und deren gestiegene Kulturbedürfnisse sowie der Ausbau der Wasserstraßen haben aber zu einer derartigen Steigerung des Wasserbedarfes geführt, daß sich bereits in vielen Fällen ein ausgesprochener Wassermangel zeigt. Damit gewinnt die Wasserwirtschaft eine Bedeutung allgemeinster Art, die eine lokale oder von Einzelinteressen geleitete Handhabung von vornherein ausschließt. Der Kreis der Nutznießer umfaßt beinahe die gesamte Wirtschaft, die Interessen der einzelnen Wirtschaftskreise greifen so eng ineinander, das Wasser ist andererseits derart Voraussetzung für deren Bestehen und Weiterentwicklung, daß nur eine planmäßige Erfassung des Wasservorrates, der in seiner Menge ja beschränkt bleibt, schwere wirtschaftliche Folgen vermeiden läßt. Dazu kommt, daß alle wasserwirtschaftlichen Unternehmungen auf lange Sicht geplant werden müssen, infolgedessen Fehler oder Unterlassungen sehr schwer wieder gutzumachen sind, und bei Fehlen von Richtlinien für den wasserwirtschaftlichen Ausbau Gefahr besteht, daß durch rücksichtslose Interessenpolitik erhebliche Schwierigkeiten für eine endgültige Regelung getroffen werden.

Es liegt nahe und ist dringend erforderlich, daß die verschiedenen Interessenten an der gleichen Sache vereint werden, da die Gegensätze zwischen den verschiedenen Wasserinteressenten eher schärfer werden dürften. Es wäre wirtschaftlich unverständlich, wenn die Befriedigung des gleichen Bedürfnisses z. B. einer Wasserversorgung an Gemeindegrenzen scheitern sollte und infolge volkswirtschaftlicher Kurzsichtigkeit darüber hinweggegangen wird, daß nur gemeinsames Handeln zum Ziele führt; es ist aber auch einleuchtend, daß diese erweiterte Aufgabe nicht mehr z. B. eine kommunale sein kann, daß nur eine breiteste Basis für den Träger solcher Unternehmungen in Frage kommen kann.

Eine derartige Rationalisierung durchaus im Rahmen der auf Zusammenschluß drängenden Verhältnisse ist unzweifelhaft mit bestem

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Erfolge verschiedentlich bereits durchgeführt worden, auf dem Gebiete der Wasserversorgung insbesondere in England, wo die Verhältnisse schon lange zu einer zentralen Versorgung, aber auch zu einer Vereinigung von Stadt und Land drängten. Es wird allerdings noch eine Zeit dauern, bis sich diese Erkenntnis, der sich noch viele Stadtverwaltungen in Sorge, ihre Selbständigkeit zu verlieren, verschließen auch bei uns allgemein durchgesetzt hat. Andererseits wird von einsichtigen und weitsichtigen Werkleitern heute schon vielfach auf diese Notwendigkeit hingewiesen, z. B. von König-Magdeburg, Link-Stuttgart und Vollmar-Dresden, die diese Erkenntnis ja bereits in die Tat umgesetzt haben. Es ist kein Zufall, daß sowohl in England, wie von den Obengenannten, Talsperren als Basis der Versorgung gewählt sind, die, soweit örtlich möglich, schon deswegen am geeignetsten für derartige gemeinsame Unternehmungen scheinen, weil das aus ihnen entnommene Wasser zum größten Teil im bereits besprochenen Sinne neues Wasser ist, durch dessen Wegnahme andere Interessen nicht geschädigt werden, im Gegenteil ebenso wie die Allgemeinheit davon noch Vorteile haben. Da die Talsperren aber das einzige Mittel zur Regelung und Erhöhung der uns gegebenen Nutzwassermengen sind, wird ihr Bau und Betrieb die hervorragendste Aufgabe der Wasserwirtschaft mit dem Zwecke, den Ausgleich möglichst vieler Interessen bewußt zu erreichen. In unerträglicher Weise greift daher die Forderung des Reiches auf das Ausbaurecht von Talsperren zur Speisung ihrer Kanäle und Aufhöhung des Niedrigwassers der Flüsse in die gesamten Wasserwirtschaftsbelange der Länder und der Selbstverwaltung ein, deren Aufgabe es in erster Linie ist, die Interessen der allgemeinen Wasserwirtschaft zu wahren. (Kampf um den Ausbau der Harztalsperren zwischen Reich, Preußen und Provinz Hannover.)

B. Organisatorische Probleme und Aufgaben der Wasserwirtschaft.

Die lebendigen Gesetze der Natur, die bei allen wasserwirtschaftlichen Aufgaben eine ausschlaggebende Rolle spielen, verlangen eine Ordnung, die selbst lebendig beweglich bleibt und von Hemmungen administrativer Natur und ähnlichem weitgehend befreit ist. Bei allen Organisationsbetrachtungen muß außerdem bedacht werden, daß für den Fortschritt den Ausschlag nicht die Organisationsform, eher

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

noch Begabung und Erfahrung, in erster Linie aber immer die schöpferische Tat geben wird. Da bei der Lösung wasserwirtschaftlicher Fragen meist Zuschüsse des Staates und der Selbstverwaltung nötig sind bzw. werden, hat die öffentliche Hand oft ein Interesse daran, sich weitgehend, auch über das Maß der Wahrung seiner Hoheitsinteressen hinaus in wasserwirtschaftliche Betriebe einzumischen.

Deshalb sind auch fast ausschließlich Unternehmungen in öffentlicher Hand zur Durchführung wasserwirtschaftlicher Aufgaben berufen und in der Praxis gewählt worden. Allerdings wird auch bei diesen die Hauptgrundlage ihrer Existenzberechtigung die Erfüllung einer öffentlichen Aufgabe nur zu oft neben den Gewinnabsichten vernachlässigt, so daß eine eigenartige Vermengung kapitalistischer mit sozialistischen, individualistischer mit kollektivistischen Ideen entsteht, die der Durchführung wasserwirtschaftlicher Aufgaben nicht immer förderlich ist. Die starke Schwankung, die die Zwecksetzung öffentlicher Betätigung im Laufe der letzteren Jahrzehnte erfahren hat, hat in der Praxis schon vielfach zu Interessenkonflikten geführt und schließt auch eine klare Definition bei dem wechselnden Mischungsverhältnis der Gegensätze aus. Für die Erfüllung wasserwirtschaftlicher Aufgaben steht eine Fülle von öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Organisationsformen zur Verfügung, sowohl für den Einzelbetrieb, wie für die Verwaltung zusammengefaßter Betriebe. Eine besondere Rolle spielt dabei die wasserwirtschaftliche und politische Selbstverwaltung, von denen die erstere mit den für die landeskulturelle Wasserwirtschaft vorgesehenen Organisationsformen, die letztere bei der Wasserversorgung besprochen wird.

Ein Eingehen auf die Organisation der Wasserkraftwirtschaft kann gespart werden, da die Form des Unternehmens und deren Träger nicht bedingt sind durch Eigentümlichkeiten der Wasserkraft, sondern durch die Eigentümlichkeiten der Krafterzeugung und Verteilung überhaupt[11].

1. Die landeskulturelle Wasserwirtschaft.

Die Verwaltung und Durchführung der wasserwirtschaftlichen Aufgaben der Landeskultur liegen fast ausschließlich in Händen der wasser-

[11] S. Beitrag Wolff, Bd. 176, II.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wirtschaftlichen Selbstverwaltung, deren erste Formen die Deichverbände an der See und im Tidegebiet bereits im 12. Jahrhundert in ihrer Entwicklung abgeschlossen waren[12]. Nach kurzem Verfall im Zeitalter des absolutistischen Regimes lebten die Deich- und Genossenschaftsverbände schon um die Wende des vergangenen Jahrhunderts im Binnenlande wieder auf, veranlaßt durch das Stein-Hardenbergische Reformwerk, neugeregelt und gefördert durch die in kurzer Folge erlassenen modernen Gesetze. Preußen, das in der Genossenschaftsbildung führend war (die bayrisch-württembergischen Gesetze sind den preußischen Gesetzen nachgebildet), hat das einfachste und schnellste Verfahren, mit dem es im allgemeinen möglich ist, ohne allzugroße Schwierigkeiten auch größere genossenschaftliche Unternehmungen durchzuführen.

Zwischen den Kommunalverbänden und den Anstalten öffentlichen Rechtes stehend, bilden die Wassergenossenschaften eine Rechtskategorie für sich; Hoheitsrechte sind ihnen bislang vom Staate nur auf polizeilichem Gebiete und in geringerem Umfange übertragen worden (Deichverbände haben z. B. kein Polizeiverordnungsrecht).

Im Gegensatz zu den Kommunalverbänden sind sie durch Reichsverfassung nicht gewährleistet, ihre Rechtsfähigkeit ist eingeschränkt durch ihren Zweck, sie sind zunächst nur ein persönlicher Verband, keine Gebietskörperschaft, zu der sie allerdings werden können, meines Erachtens insbesondere bei Flußunterhaltungsgenossenschaften werden müssen. Das Zweckvermögen baut sich auf in erster Linie auf dinglichen Rechten (Beitragspflicht, Nutzungsrechten). Privatrechtliche Grundsätze können für das Schicksal des Genossenschaftsvermögens erst wirksam werden, wenn der Staat mit der Auflösung einverstanden ist (§ 278 Preußisches Wassergesetz). Die Beiträge sind durch Zwangsvollstreckung beitreibbar.

Der Umfang der zu lösenden Aufgaben ist an sich unbeschränkt, durch Gesetz aber auf die für die Wasserwirtschaft der Landeskultur wichtigen beschränkt. Als Organisationsform scheint die Genossenschaft für alle dort angegebenen Zwecke die beste, wenn nicht einzig geeignete Form zu sein. Der Zweckverband kann nur für Einzelaufgaben in Frage kommen, bei denen Kreise und Gemeinde, Gutsbezirke usw., auf die die Mitgliedschaft gesetzlich beschränkt ist, Träger der Aufgaben sind.

Für die besonders wichtige Unterhaltung der Flußläufe sind in den deutschen Gesetzen im großen und ganzen zwei grundsätzlich verschiedene Regelungen vorgesehen. Einmal ist die Unterhaltung Sache der Grundstückseigentümer (Preußen für zweite und dritte Ordnung), in Bayern dagegen Sache des Kreises, in Baden Sache des Staates; in Sachsen sind gesetz-

---

[12] Gehrke, Genossenschaft, S. 613. Niermann, Zeitschrift für Agrar- und Wasserrecht. 1930.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

liche Unterhaltungsgenossenschaften als Zwangsgenossenschaften vorgeschrieben, ein Verfahren, das sich auch in den anderen Ländern empfiehlt, in denen die Flußunterhaltung nicht Sache des Staates ist. Die Zahl der Genossenschaften insbesondere in Preußen hat seit Mitte des vergangenen Jahrhunderts gewaltig zugenommen und ist in ständiger Zunahme begriffen, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist.

	1919 Zahl	Fläche in 1000 ha	1925 Zahl	Fläche in 1000 ha	1929 Zahl	Fläche in 1000 ha
Ent-, Bewässerungs- und Flußregulierungsgenossenschaften . . .	3396	1204	4120	1116	4711	7410
Bodenverbesserungsgenossenschaften . . .	336	110	472	170	504	233
Unterhaltungsgenossenschaften	11	8	81	27	132	38
Drainagegenossenschaften	1760	379	1892	407	2299	472
Deichverbände	650	1520	695	1540	709	1553
	6153	3221	7250	3460	8445	3706

Trotz der starken Entwicklung des Genossenschaftswesens insbesondere in Preußen, haben sich die an die Verabschiedung des Wassergesetzes geknüpften Hoffnungen nicht bestätigt, da die gesetzliche Handhabe in vielen Fällen nicht genügte, um insbesondere die nötige Flußunterhaltung, aber auch andere Wasserwirtschaftseinrichtungen zu erzwingen, ausreichend zu fördern oder in genügend kurzer Frist durchzuführen. Die Flüsse blieben deshalb zum Teil in dem verwahrlosten Zustande, in dem sie bis „dahin" waren (Pr. WG. § 114), da die Durchführung fast immer an der Kostenfrage scheiterte, weil eine Zwangsetatisierung zwar gegen die Gemeinden, nicht aber gegen Einzelbesitzer durchführbar ist (s. im übrigen auch Kulturbautechniker 1927, Reg.-Rat Niemeyer).

Auch die Meliorationsgenossenschaften, die in Preußen den größten Teil ausmachen, leiden unter umständlicher und erschwerender Festlegung der Stimmenzahl, so daß es Widerstrebenden immer noch zu leicht gemacht wird, die Bildung einer solchen Genossenschaft zu verhindern. (Siehe auch Vorschlag Dr. Barocke, Berlin, Kulturbautechniker 1927.) Die nach diesen Erfahrungen geänderten Bestimmungen über die Bildung der Bodenverbesserungsgenossenschaften haben sich bestens bewährt, was den Gedanken nahelegt, für beide Arten gleiche Bestimmungen zu treffen, schon um zu vermeiden, daß beide Genossenschaften nebeneinander bestehen. Da nämlich im Preußischen Wassergesetz die Folgeeinrichtungen von Meliorationen nicht Aufgabe der Wassergenossenschaften, sondern der Bodenverbesserungsgenossenschaften sind, entsteht ein Dualismus, der wegen der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

völlig ineinandergreifenden Lastenverteilung, Durchführung und Unterhaltung der Meliorationen und deren Folgeeinrichtungen unhaltbar ist, ganz abgesehen davon, daß auch zwei verschiedene Aufsichtsstellen mitzureden haben.

So sehr die Bestrebungen des Preußischen Wasserrechts zu begrüßen sind, die Wirtschaft durch Begründung eines sicheren Rechts zur Nutzung des Wassers anzuregen, so scheint es doch im Interesse einer Planwirtschaft und der leichteren Zusammenfassung der interessierten Kreise erwünscht, dem Staat mehr Machtmittel zu geben, um auch gegen erheblichen Widerspruch Zwangsgenossenschaften zu bilden, deren Etat bei Hergabe von Zuschüssen zwangsweise festzulegen, die Genossenschaftsbildung überhaupt zu erleichtern, eventuell durch übernahme der für die Bodenverbesserungsgenossenschaften (7. November 1914) auf Grund dieser Erfahrungen erlassenen Bestimmungen (s. a. sog. Dampfpfluggesetz).

Prüfung, Planung und Durchführung der Aufgaben der landeskulturellen Wasserwirtschaft liegen in erster Linie in Händen der staatlichen Kulturbauverwaltung, deren gegenwärtig unzureichender Bestand in Preußen neben dem umständlichen und langwierigen Verfahren bei der Genossenschaftsbildung, der Planprüfung und der Gewährung von Krediten und Beihilfen im Vordergrunde der Kritik steht (Nolda, Kulturbautechniker 1927). Die Folge davon ist, daß die Zahlung oft zu spät und verkürzt erfolgt, daß teure Zwischenkredite nötig werden, weil die Arbeiten von den Jahreszeiten abhängig sind und nicht hinausgeschoben werden können. Dieser Mangel wird um so mehr betont, da er nur in Preußen auftritt.

Eine Entlastung der Kulturbauämter ist denkbar durch Einführung der Genehmigungspflicht für Meliorationspläne als baupolizeiliche Genehmigung, wie sie meines Wissens in Bayern bislang allein besteht. Hierdurch wird auch eine übertragung der Planbearbeitung an Private, Unternehmer und Selbstverwaltung ohne Einschränkung der Gewerbefreiheit möglich und durch die Prüfung der Kulturbauämter trotzdem Pfuscharbeit vermieden. Außerdem ist eine rechtzeitige Beteiligung der Provinzen und Landwirtschaftskammern, wie in Bayern und Baden, bereits bei Besichtigungen und Projektsaufstellung zu empfehlen, womit allerdings keine Verlängerung des Verfahrens in Kauf genommen werden darf. (Siehe auch Bedenken in dieser Richtung: Helmrich, Liegnitz, Kulturbautechniker 19.) Den Landwirtschaftskammern wird es auch obliegen, eventuell die zur Durchführung von Meliorationen nötigen Maschinen vorzuhalten und den Genossenschaften zu vermieten, wie das z. B. in Württemberg bereits so gehandhabt wird. Die Kulturbaubehörden, wie in Bayern und Hessen, damit zu belasten, scheint bedenklich, da deren Aufgaben auf anderen Gebieten liegen. Wo Maschinen gehalten werden, muß Personal zur Bedienung, Reparatur, Aufsicht vorhanden sein, muß nach kaufmännischen Gesichtspunkten gearbeitet werden, wozu sich die staatlichen Kulturbauämter nicht eignen. „Man soll sich davor hüten, das letzte Heil in der Bürokratisierung

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und Verstaatlichung des Bauwesens zu erblicken" und der wasserwirtschaftlichen und beruflichen Selbstverwaltung alle Aufgaben zuweisen, die sie ohne Belastung der Behörde und ohne Schaden für die gesamte Wasserwirtschaft übernehmen können. Andererseits ist zu erwägen, ob einer stärker ausgebauten wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung dann nicht mehr Rechte und Einfluß zu geben sind, wie das bei den Vorschlägen einer Neuorganisation der staatlichen Verwaltung (Abschnitt C) gefordert wird. Hierbei ist besonders daran gedacht, die auf engem Gebiete tätigen Genossenschaften, z. B. bei Flußunterhaltung und Reinhaltung, durch einen übergeordneten Verband für geschlossene (Fluß-) Bezirke enger aneinander zu knüpfen, um eine weitere Gewähr für einen Ausbau auf weitere Sicht und einen stärkeren Träger für die größeren Aufgaben zu erhalten.

2. Städtische Wasserversorgung.

Während in England bis zum Ende des vergangenen Jahrhunderts die Wasserversorgung noch fast durchweg in privaten Händen lag, hat in Deutschland die Entwicklung der öffentlichen Betriebe früher eingesetzt, da die Gemeinden trotz vorteilhafter Verträge mit den Privatunternehmern infolge ihrer Unerfahrenheit sehr schlechte Erfahrungen gemacht haben, weil diese sich alle Vorteile des technischen Fortschritts und wirtschaftlichen Aufschwungs sicherten, die unbedenklich eingeräumte Monopolstellung weitgehend ausnutzten und sich an den Konsumenten schadlos hielten.

Wo eine Rückgabe nach gewisser Zeit vereinbart war, bekamen die Städte vernachlässigte Anlagen. Bei jedem Zugeständnis an die Gemeinde mußte die Frist verlängert werden. Bei Vergrößerung der Gemeinden weigerten sich die Wasserwerke mitzugehen, da der Betrieb sich nicht rentiere, letzten Endes mußten die Verträge unter Aufwand großer Opfer abgelöst werden. So hat die Stadt Berlin, der nur durch zögernde Stadtpolitik das Wasserwerk aus den Händen glitt, ihre frühere Haltung teuer bezahlen müssen, als sie 1874 8,375 Millionen Taler, darunter allein 4,6 Millionen für entgangenen Gewinn für die Ablösung bezahlen mußte. Da die Gesellschaft, die seit 1864 gute Geschäfte machte, ihre Anlagen nicht mehr erweitert hatte, um die Dividende nicht heruntersetzen zu müssen, waren ganze Stadtteile ohne Wasser.

Außerdem zwangen wirtschaftliche und politische Aufgaben die Städte, sich nach neuen Einnahmequellen umzusehen, zu denen neben Gas- und Elektrizitätswerken auch die Wasserwerke nach Überwindung

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der ersten Schwierigkeiten gerechnet werden konnten. Bald erwiesen sich diese öffentlichen Regiebetriebe infolge ihres Monopolcharakters derart erfolgreich, daß ihre Überschüsse eine immer größere Bedeutung in den öffentlichen Finanzen erlangten (bis 14% der Gesamteinnahmen). Der eigene Bedarf für Feuerlöschzwecke und Straßenreinigung konnte außerdem besser und billiger durch eigene Werke erfüllt werden. Zu diesen Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten kam meines Erachtens als entscheidendes Moment hinzu, daß bei der steigenden Bedeutung der Wasserversorgung in hygienischer, kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht die Wasserversorgung mehr und mehr zu einer Aufgabe geworden ist und die Gewinnabsichten in den Hintergrund treten mußten, aus sozialen und hygienischen Gründen jedenfalls eine maßgebende Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich war, die eine Ausbeutung der Monopolstellung durch eine Privatgesellschaft wirksam hindert. Die Folge davon ist, daß heute in erster Linie die Werke in den Verband der Städtischen Verwaltung als Regiebetrieb eingegliedert sind, und die private Wasserversorgungstätigkeit sich fast ausnahmslos auf Erbauung und Betrieb von Wasserwerken zur Deckung des eigenen Bedarfs großer Industrieunternehmungen beschränkt[13].

Die Organisation ist überwiegend so getroffen, daß eine Deputation für das Wasserwerk bestimmt wird, die auf Antrag der Wasserwerksleitung oder aus eigener Initiative ihre Beschlüsse, vor allem alle Finanzfragen, vor Durchführung zunächst dem Magistrat und weiterhin der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen hatte, da diese allein in der Kommunalverwaltung etatrechtliche Befugnisse besitzen. Unliebsame Verzögerungen sind insbesondere, wenn die Beschlüsse der Deputation nicht völlig angenommen werden und neu vorgelegt werden müssen, unvermeidlich und damit oft eine rechtzeitige Umwandlung, die Inangriffnahme von Erweiterungen oder Neuerungen in Frage gestellt. Wenn auch die Rentabilität öffentlicher Wasserwerksbetriebe für deren Beurteilung nicht maßgebend sein soll, so muß selbstverständlich über Vermögen und Ertrag völlige Klarheit herrschen. Das ist insbesondere bei Regieunternehmen mit kameralistischer Buchführung, die ein Teil des öffentlichen Haushaltes — ohne jede Trennung entsprechend den Verhältnissen bei rückständigen gewerblichen Klein-

[13] In Frankreich wird fast die Hälfte der Werke in Regie betrieben, der Rest von konzessionierten Privatunternehmern, wobei diese meist eine ganze Anzahl solcher Werke betreiben (die „Allgemeine Wasserversorgungsgesellschaft" mehrerer hundert Gemeinden in der Umgebung von Paris und Lyon, am Mittelmeer und an der Nordseeküste).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

betrieben — sind, unmöglich, insbesondere wenn der öffentliche Verbrauch an Wasser oder ähnliche Leistungen nicht besonders verrechnet wird.

Infolge der Monopolstellung der öffentlichen Wasserversorgung ist die Gefahr unproduktiven Leerlaufens, der Mangel eines Zwanges zum wirtschaftlichen Fortschritt immer noch groß genug; unrentable und unproduktive Betriebe oder Verfahren werden durchgeschleppt, Rationalisierung und Zusammenlegung von Einzelbetrieben sowie Beschränkung auf die zweckmäßige Betriebsgröße erschwert, in gesteigertem Umfange, wenn die Produktionskosten nicht oder nur schwer kontrolliert werden können. Eine weitere Gefahr liegt in der Übertragung der Leitung eines öffentlichen Betriebes an eine größere Anzahl von Personen, die infolge mangelnder Sachkenntnis und ihrer Stellung im Wirtschaftsleben eine klare Wirtschaftsverantwortung scheuen oder nur die politische übernehmen wollen. Dazu kommen in Regiebetrieben Hemmungen administrativer Natur, geboren aus der Neigung der Bürokratie, Selbständigkeit und Aktivität durch Vorschriften einzuengen, das Leben in Formeln zu fassen und damit jegliche Entwicklung zu hemmen.

Die Schwerfälligkeit des behördlichen Apparates, Starrheit des Etats, die Stellung der Beamten und andere Gründe, die der Beweglichkeit des Regiebetriebes im Wege stehen, ließen den inneren Widerspruch zwischen Form und Zweck immer mehr zu Tage treten, und führten 1922 zu dem Versuche, erstmalig in Dresden, durch sachliche, nicht formale Ausgliederung der Werke aus dem engen Zusammenhang mit der übrigen Stadtverwaltung selbständige, wirtschaftliche Unternehmungen nach kaufmännischen Grundsätzen zu bilden (verbesserte Regie). Die Stadtverordnetenversammlung delegierte einen, aus ihren Mitgliedern und Magistratsmitgliedern sehr verschieden gebildeten Verwaltungsrat, satzungsmäßig Beschluß- und Aufsichtsbefugnisse, und beschränkte sich auf grundsätzliche und richtunggebende sowie etatrechtliche Beschlüsse. Diese Form ist vielfach nachgeahmt worden.

Die wirtschaftliche Not der Nachkriegszeit, insbesondere die Schwierigkeit der Finanzierung, zwangen stellenweise dazu, einen Schritt weiter zu gehen und privatrechtliche Organisationsformen zu wählen, trotzdem steuerlich Nachteile damit verbunden waren und der Mangel etatsrechtlicher Kontrolle, wie die größere Schwierigkeit, allgemeine Interessen zu wahren, vorerst einen solchen Wechsel nicht empfahlen. Die Schwierigkeit der Kapitalbeschaffung für nötig gewordene Erweiterungen hat oft den letzten Anstoß dazu gegeben, daß gerade große Werke aus dem Städtischen Verbande ausgeschieden wurden (um bei der Kapitalbeschaffung von der Beratungsstelle für

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kommunale Anleihen unabhängig zu werden). Diesen Weg sind z. B. Königsberg, Stettin, Berlin, Dresden und andere Großstädte gegangen.

Rein grundsätzlich ist für ein Wasserwerk jede Organisationsform möglich, die die Vorzüge freier Beweglichkeit des Führers und die Möglichkeit öffentlicher Kontrolle verbindet. In dieser Hinsicht birgt die privatrechtliche Gesellschaftsform gewisse Gefahren in sich, auch wenn die Betriebsleiter nicht dieselbe Freiheit erhalten, wie in der freien Wirtschaft. Trotzdem sich Eingriffe in das Etatrecht der Parlamente durch Satzungsvorschriften verhindern lassen, fanden diese Organisationsformen deshalb nur bei größeren Werken Eingang, bei denen die Hemmungen der Regie sich eben bis zur Unmöglichkeit ordentlicher Betriebsführung auswirkten. In vielen Fällen mag die Umwandlung allerdings auch daran gescheitert sein, daß ein Verzicht der Gemeindevertretung auf unmittelbare Einwirkung (insbesondere vom politischen Standpunkte) nicht zu erreichen gewesen ist. Zur Sicherstellung des Einflusses der öffentlichen Körperschaften sind meist Satzungsbestimmungen getroffen, die zwar die Organe der Gesellschaft von den Hemmungen der öffentlichen Körperschaften unabhängig machen, zum andern ihre Freiheit aber so abgrenzen, daß der Wille der öffentlichen Körperschaften auch im Innenleben der Gesellschaft genügend zur Geltung kommen kann (teilweise dadurch, daß den öffentlichen Körperschaften unmittelbar das Recht gegeben wird, auf das Gesellschaftsgebahren einzuwirken).

Das Gesellschaftsrecht kommt diesen Bestrebungen besonders in der größeren Nachgiebigkeit der Bestimmungen des G. m. b. H.-Gesetzes in vielen Punkten entgegen. Von besonderer Wichtigkeit ist hier die Freiheit bei der Gestaltung des Aufsichtsrates und die Möglichkeit, dessen Mitglieder unmittelbar bestellen und abberufen zu können, sowie Stellvertreter für sie zu bestimmen, Verwaltungsräte und Kommissionen für besondere Zwecke einzuschalten usw. So ist in dem Betriebsvertrag der Hamburger Wasserwerks-G. m. b. H. § 2 der Satzungen (Bestandteil des Gesellschaftsvertrages) bestimmt, daß zu allen Verhandlungen des Aufsichtsrates und der Gesellschafterversammlungen ein vom Senat gewählter Vertreter hinzugezogen wird. Von der Möglichkeit, der Gesellschafter- oder Generalversammlung unmittelbare Einwirkung auf die Geschäftsführung statutenmäßig zuzuweisen, ist selten Gebrauch gemacht, das Schwergewicht der Aufsichts- und Mitverwaltungstätigkeit in der Regel also dem Aufsichtsrat überlassen worden. Während das Aktienrecht die persönliche Mitverwaltung des Kapitaleigners zugunsten des Aufsichtsrates beschränkt, trägt die G. m. b. H. den persönlichen Interessen der Anteilseigner dadurch Rech-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nung, daß sie den Gesellschaftern mehr Rechte an der inneren Verwaltung zuweist, ein weiterer Grund, der zu einer Bevorzugung der G. m. b. H. führt, da sie dem Wunsche der öffentlichen Körperschaften, die öffentlichen Belange im Innenleben der Gesellschaften entscheidend zu beeinflussen, entgegenkommt. Diese Einwirkung kann ein solches Ausmaß annehmen, daß die Geschäftsführung gelähmt und die Gesellschaftsinteressen geschädigt werden, eine Gefahr, die besonders deswegen besteht, da die Organe der öffentlichen Körperschaften meist weder zeitlich noch sachlich in der Lage sind, die Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung richtig zu beurteilen, die Organe der Gesellschaft aber wegen derartiger eventuell gesellschaftsschädlichen Handlungen nicht in Anspruch genommen werden können. Dasselbe gilt für die unmittelbare Mitverwaltung der öffentlichen Körperschaften, wenn sie nicht auf wichtige Ausnahmefälle beschränkt wird. Eine solche Durchbrechung des Gesellschaftsgedankens kann sogar als unzulässig angesehen werden, besonders wenn die Organe der Gesellschaft in solche „Abhängigkeit" von außenstehenden Personen gebracht werden, daß deren Wille entscheidend ist. (Liebmann-Sänger, Kommentar zum G. m. b. H.-Gesetz 1927.)

Falls die öffentlichen Körperschaften glauben, darauf nicht verzichten zu können, müssen sie auf die Anwendung der Form einer Kapitalgesellschaft verzichten und sich zu der Form eines Regiebetriebes oder des sogenannten verbesserten Regiebetriebes entschließen, in dem immer noch versucht wird, durch organisatorische Verbesserungen hinsichtlich der freien Beweglichkeit ähnliche Voraussetzungen zu schaffen, wie sie die Form einer privatrechtlichen Gesellschaft gibt. Formell können die Interessen der Öffentlichkeit außer den Instruktionen, die die Vertreter der öffentlichen Körperschaften erhalten, auch dadurch gesichert werden, daß in einem Pacht- oder Konzessionsvertrage die Etatrechte der Parlamente gewahrt werden und außerdem ihre Einwilligung bei Tarifänderungen, größeren Neuanlagen und ähnlichen Fragen vor Durchführung verlangt wird.

Stellenweise versprach man sich von der Vereinigung des lebendigen Unternehmergeistes privater Gesellschafter und öffentlicher Interessen eine glückliche Ehe in der gemischtwirtschaftlichen Gesellschaftsform. In der Praxis haben sich aber manche Nachteile herausgestellt, da entweder die Entschlußfreiheit durch die öffentlichen Vertreter gehemmt oder die öffentlichen Interessen zu wenig gewahrt wurden. Bei kleineren Städten sind aber auch hiermit gute Erfahrungen gemacht macht worden, da diese kaum in der Lage sind, allein ihre eigenen Anlagen sachgemäß selbst zu verwalten. In diesen Fällen werden die Wasserwerke meist verpachtet und ein der Beteiligung entsprechender Gewinn verteilt, unabhängig davon auch oft die Erhebung einer Finanzabgabe für die Stadt vom Pächter mitbesorgt. In verschiedenen Fällen wird der Betrieb auch nur für die Rechnung der Stadt übernommen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und der privaten oder gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft eine angemessene Vergütung dafür bezahlt. Die private Gesellschaft beschränkt sich dabei meist nicht auf den Betrieb mehrerer derartiger Wasserwerke, sondern übernimmt außerdem das Installationsgeschäft, auch Bau und Betrieb, Pacht und Kauf anderer Versorgungsanlagen (Gas- und Elektrizitätswerk). Einige Beispiele derartiger Mitwirkung der Thüringer Gasgesellschaft m. b. H. dienen zur Erläuterung:

Nr.	Gemeinde	Träger der Wasserversorgung	Beteiligung Stadt	Beteiligung Th.G.G.
1.	Schneidemühl 1 143 000 cbm	Licht- und Kraftwerke Schneidemühl G.m.b.H. in Schneidemühl	$^2/_3$	$^1/_3$
2.	Kitzingen 584 000 cbm	Licht- und Kraftwerke Kitzingen G. m. b. H. in Kitzingen	$^3/_5$	$^2/_5$
3.	Stendal	Altmärk. Gas-, Wasser- und Elektrische Werke G.m.b.H. in Stendal	$^3/_4$	$^1/_4$
4.[14]	Köln rechtsrheinisch 10 057 000 cbm	Rheinische Energie A.-G. Köln-Deutz	—	—
5.	Koblenz	Gasversorgung Mittelrhein G. m. b. H. in Koblenz	Die Wasserversorgung wird für Rechnung der Stadt geführt	
6.	Osterode (Harz)	Westharzer Kraftwerke Osterode (Harz) G. m. b. H. in Osterode am Harz	Stadt Osterode Kreis Osterode Thür. Gasgesellschaft	

3. Ländliche Wasserversorgung.

Von besonderer Bedeutung für die ländliche Wasserversorgung sind die öffentlich-rechtlichen Verbände, deren Organisationsform in Abhängigkeit von den gesetzlichen Bestimmungen in den einzelnen Ländern verschieden sind. Daneben finden sich aber auch hier Einzelsorgungen in Regie der Gemeinden in einfachster Form, finden sich Verbände (Gruppen), Werke in Regie der Kreise und Provinzen und alle möglichen Vereinigungen in öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Gesellschaftsform. Privatgesellschaften sind dabei selten, es sei denn, daß

[14] Die Anlagen gehören der Rhenag, die Stadt Köln erhält für die eingeräumten Versorgungsrechte eine Vergütung vom Gewinn.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ein größerer Industriebetrieb ein Wasserwerk baute und die Wasserversorgung der umliegenden Gemeinden übernommen hat[15].

In Rheinhessen, dessen ländliche Versorgung sehr weitgehend ausgebaut ist, ist die rechtliche Form der Gruppenversorgung die des rechtsfähigen Vereins (§ 22 Bürgerliches Gesetzbuch) begründet auf staatliche Verleihung, durch die die Satzung besondere erschwerende Bedingungen über Ein- und Austritt und Bestimmungen über die staatliche Aufsicht erhält.

In Baden können mit Genehmigung des Finanzministers Wassergenossenschaften gebildet werden (Wassergesetz § 58ff.), wodurch sie öffentlich-rechtliche Körperschaften werden. Ihre Verbreitung ist aber gering. Bevorzugt wird der Gemeindeverband (Bezirksverband), der aber nur die Gewinnung und Lieferung des Wassers an die Gemeinden übernimmt und diesen die Verteilung und die Errichtung der Ortsnetze überläßt.

Gleicherweise sind die in Württemberg üblichen Gemeindeverbände organisiert. In Bayern wird die öffentlich-rechtliche Genossenschaft des Wasserrechtes neben dem Gemeindeverband bevorzugt (Artikel 115 Bayr. Wassergesetz). Ihrem Wesen nach ist sie eine Realgenossenschaft, also an das Eigentum der beteiligten Grundstücke gebunden.

Sachsen schließt die Bildung von Genossenschaften für die Wasserversorgung aus und bildet Zweckverbände oder privatrechtliche Formen, die auch in Preußen für ländliche Wasserversorgung in erster Linie, daneben in geringem Maße (Gesetz vom 19. Juli 1912) Wassergenossenschaften und Kreiswasserwerke zur Anwendung kommen.

Bei den meist nur einige 10000 Einwohner umfassenden Gruppenleitungen der rein ländlichen Versorgung ist die einfachste Organisationsform, die möglichst von vorhandenen Einrichtungen Gebrauch macht, entschieden die beste. Die Geschäftsleitung der obengenannten, größtenteils öffentlich-rechtlichen Verbände, liegt auch meist in den Händen eines Bürgermeisters oder des Landrates, das Wasserwerk wird als nebenamtlich verwaltet.

Kommen größere Anlagen in Frage, bei denen besondere Geschäftsführer eingestellt werden müssen und eine besondere Verwaltung nicht zu entbehren ist, dann gewinnen die bei der städtischen Versorgung bereits besprochenen Gesichtspunkte: Handlungsfreiheit der Betriebsleitung, Wahrung des öffentlichen Interesses erhöhte Bedeutung.

---

[15] Sehr stark ausgebildet sind bei der überwiegend ländlichen Bevölkerung die Gruppenwerke in Holland, im allgemeinen von Gemeindeverbänden, in Nordholland aber für 103 Gemeinden von der Provinz in eigener Regie betrieben. Die Form auch der öffentlichen Betriebe ist in erster Linie eine privatrechtliche.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

4. Überkommunale Wasserversorgung.

Die Entwicklung der Wasserversorgung, besonders in industriellen oder eng besiedelten Gebieten wird eine verbandsmäßige Organisationsform in Zukunft in gesteigertem Maße auch für die Versorgung der Großstädte bevorzugen. Schon heute sind derartige Zusammenschlüsse, die eine einheitliche Wasserversorgung mehrerer Städte bezwecken, zahlreich und bedeutsam. Die öffentlichen Korporationen haben sich in Zweckverbände oder Kapitalgesellschaften zusammengeschlossen, sich aber auch mit Privaten zu gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen verbunden. Dabei beschränkt sich die private Beteiligung allerdings meist auf die privaten Abnehmer, das kapitalistische Interesse steht also hinter dem Interesse am Unternehmen zurück.

In den meisten Fällen schaltet die Form des Zweckverbandes aus, der vor den Provinzen haltmacht (aus welchem Grunde ist nicht ersichtlich), eine Einbeziehung anderer öffentlich-rechtlicher (z. B. der Reichsbahn) und nicht öffentlicher Verbände völlig ausschließt. Gerade in industriell hochentwickelten Gebieten, wo Vereinigungen zwischen Industrie und öffentlichen Körperschaften besonderen Wert besitzen, ist man daher wie bislang auf einen Zusammenschluß in der Form von Vereinen und Gesellschaften des Bürgerlichen Rechtes (Genossenschaften mit beschränkter Haftung, Aktiengesellschaft) angewiesen, wenn nicht öffentliche Zusammenschlüsse, wie bei den großen Wasserwirtschaftsverbänden im rheinisch-westfälischen Industriebezirk durch Sondergesetz geschaffen werden.

Eine besondere Betrachtung verdient das Landeswasserwerk Württemberg, das mit staatlichen Mitteln 1912 erbaut ist und auch vom Staate betrieben wird. Mit den abnehmenden Gemeinden und der Stadt Stuttgart sind Verträge geschlossen, in denen Abnahme- und Lieferungsverpflichtungen verankert und eine Meistbegünstigungsklausel enthalten ist. Danach wird der Wasserpreis nach den angefallenen Kapital- und Betriebskosten so errechnet, daß der Staat keine Gewinne macht. In den Verträgen ist ein Beirat vorgesehen, der „in allen wichtigen Angelegenheiten zu hören", dessen Beschlüsse, soweit nicht dringende Interessen des Werkes oder Vertragsbestimmungen entgegenstehen, Rechnung zu tragen ist. Der Beirat besteht aus 6 Vertretern der Stadt Stuttgart, 6 Vertretern der übrigen Städte und Landgemeinden und dem vom Staate zu ernennenden Vorsitzenden, der kein Stimm-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

recht besitzt. (Bei Stimmengleichheit entscheidet Ministerium.) Es ist dafür gesorgt, daß die Stadt Stuttgart nie mehr als die Hälfte der Stimmen auf sich vereinigt. Die Übernahme durch einen Gemeindeverband ist zugelassen, wenn die Mehrheit sich dazu und zur Übernahme sämtlicher Pflichten und Verpflichtungen des Werkes entschließt unter der Voraussetzung, daß diese Mehrheit 75 % der gesamten Wasserlieferung übernimmt. Die gleiche Bestimmung gilt für Verpachtung und Veräußerung. Die hier gewählte Lösung hat überall dort Bedeutung, wo von Staat oder Provinz die Aufgabe der Wasserversorgung den Gemeinden abgenommen wird, die angeschlossenen Gemeinden aber oder ihre Abnahme zu ungleichartig sind, um eine der Abnahme entsprechende Stimmenverteilung durchzuführen.

Trotzdem die privatrechtlichen Gesellschaftsformen weder die weitgehenden Steuervorrechte der Zweckverbände genießen noch die staatliche Gewährleistung ihres Fortbestehens (Kreditfähigkeit) und Steuerhoheitsrechte zur Deckung ihrer Bedürfnisse, findet man, wie bei der Einzelversorgung einer Stadt, auch hier bei größeren Werken die privatrechtlichen Formen in der Mehrzahl vertreten, von denen zwei charakteristische Unternehmungen näher betrachtet werden sollen, da gerade der verbandsmäßige Zusammenschluß auch für die städtische Wasserversorgung erhöhte Bedeutung gewinnen wird.

Die Wasserversorgung des Landkreises Aachen, kreisfreie Städte und Landgemeinden umfassend, ist als G. m. b. H. zum Bau und Betrieb von Wasserversorgungsanlagen und zur Wasserversorgung für den Landkreis und umliegende Gebiete gegründet worden. Das Stammkapital von 8,2 Millionen verteilt sich auf 19 Gemeinden mit 4,77 Millionen Geschäftsanteil und den Landkreis Aachen mit einem Geschäftsanteil von 3,43 Millionen. In dem Gesellschaftsvertrage ist bestimmt, daß die Gemeindewege unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden und daß die Gemeinden „gehalten sein sollten", den Bedarf an Trink- und Industriewasser aus den Anlagen des Unternehmens zu entnehmen. Vorsitzender des Aufsichtsrates, der aus 19 Mitgliedern besteht, ist der Vorsitzende des Landkreises Aachen; 6 Mitglieder des Aufsichtsrates werden vom Kreistag, 12 von den übrigen Gesellschaftern gestellt. Der Beschlußfassung der Gesellschaftsversammlung sind Vergebung von Arbeiten und Inanspruchnahme von Krediten in bestimmter Höhe und Festsetzung des Tarifs vorbehalten, der Beschlußfassung des Aufsichtsrates Veränderungen im Grundbesitz, Führung von Rechtsstreitigkeiten, Darlehnsaufnahme, Tätigkeit von Wasserlieferungsverträgen, Aufstellung der Jahresbilanz und ähnliches. Von dem Reingewinn werden 20% zu einem Reservefonds überwiesen, der Rest nach besonderer Quote verteilt, vorerst an den Kreis, dann an die Gesellschafter

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nach ihren Stammanteilen, dann für darüber hinaus garantierte Summen, zuletzt nach Wasserabnahme. Bezüglich der Versorgung der Landgemeinden Eschweiler und Stollberg sind verschiedene Ausnahmen gemacht, da diese Gemeinden das Ortsnetz zum Teil im eigenen Betriebe haben, während sonst das Wasserwerk bis zum Zapfhahn liefert. Bemerkenswert ist, daß das Wasserwerk auch Teile der Stadt Aachen beliefert und seinen Versorgungsbereich in kurzer Zeit über die Gesellschaftsgemeinden in andere Landkreise sogar nach Holland erweitert hat. Die Form einer Genossenschaft mit beschränkter Haftung wurde gewählt, um die Verwaltung des Werkes so beweglich wie möglich und weitgehend frei von politischem Einfluß zu gestalten, die Form der Aktiengesellschaft ausgeschaltet, weil sie das Verhältnis der Stimmen und den Vorsitz im Aufsichtsrat nicht in dem Maße beweglich gestalten läßt wie die G. m. b. H. Der zunächst vorhandene Überschuß an Wasser wurde von der Industrie zu günstigen Tarifen abgenommen, ohne daß Privatinteressenten Eingang in die Gesellschaft gewährt worden ist. Durch Lieferung bis zum Zapfhahn wird in der Tariffrage volle Freiheit bewahrt und alle Abnehmer sozusagen unter einen Hut gebracht.

Als eines der größten Verbandswasserwerke kann das Wasserwerk für das nördliche westfälische Kohlenrevier zu Gelsenkirchen gelten, das als Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 1,5 Millionen RM 1887 gegründet wurde und die vorher von zwei Bergbaugesellschaften zu Castrop betriebenen Werke gleichen Namens übernahm. Später haben sich Städte und Kommunalverbände durch Übernahme von Aktien in steigendem Maße an dieser Gesellschaft beteiligt, die unter anderem 1906 auch das in Regie betriebene Wasserwerk der Stadt Unna gegen Aktienabgabe erwarb. Die Aktien werden an der Börse gehandelt, so daß die öffentliche Beteiligung nicht genau angegeben werden kann; nach Mitteilung des Vorstandes befinden sie sich aber zum größeren Teil in Händen der Abnehmerkreise, Kommunalverbände und Bergbau. Irgendwelche Bevorzugung der öffentlichen Interessen durch Ausgabe von Vorzugsaktien oder andere Bindungen mit den Kommunen bestehen nicht. In den meisten Gemeinden ist das Rohrnetz in Händen der Gesellschaft, die bis zum Hahn liefert; in diesen Fällen ist der Wasserpreis mit den Gemeinden vertraglich vereinbart, in neuerer Zeit bei einigen mit der Klausel, daß mit dem Wasserpreis ein Zuschlag für die Gemeinde erhoben und an diese von der Aktiengesellschaft abgeführt wird. Die klare Organisation der Gesellschaft hat sich gut bewährt, wie der Aufstieg des Unternehmens beweist, und zeigt das Interesse weitester Kreise an einer Einflußnahme auf die Wasserversorgung.

5. Planwirtschaft.

Die wirtschaftliche Entwicklung, die daraus an die Wasserwirtschaft zu stellenden Forderungen und technischen Konsequenzen zwingen in steigendem Maße nicht nur zur Vermeidung der mannigfachen Konflikte in der Nutzung des Wassers und der gegenseitigen Schädigung, sondern zu planmäßiger Er-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

fassung auch auf organisatorischem Gebiete und Durchführung gemeinsamer Aufgaben, wie das heute auf fast allen Gebieten der Wirtschaft gefordert wird.

Die wasserwirtschaftliche Selbstverwaltung der Genossenschaften des Wassergesetzes ist wegen der Veranlagungsschwierigkeiten praktisch nicht zur Übernahme derartig umfassender Aufgaben geeignet; die politische Selbstverwaltung der Kommunen und meist auch der Kreise kommt nicht in Frage, da diese Aufgaben die einer Kommune bzw. eines Kreises weit überschreiten. Der Zweckverband ist wegen Beschränkung der Mitglieder auf Gemeinden und Kreise und dem völligen Ausschluß der privaten Wirtschaft ebenfalls kein geeigneter Träger dieser Aufgaben, die volks- und privatwirtschaftliche Ziele zu vereinen hat.

Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet, wo sich bereits Ende des vergangenen Jahrhunderts die Notwendigkeit planmäßiger Wasserwirtschaft gezeigt hat, schlossen sich deshalb die Wirtschaftskreise 1898 erstmalig freiwillig zu Verbänden zusammen, als die Schwierigkeiten auf dem Gebiete der Wasserversorgung, Abwässerbeseitigung und des Hochwasserschutzes nicht mehr anders zu bewältigen waren. Diese Verbände fanden bald darauf öffentlich-rechtliche Anerkennung durch Sondergesetze, in denen sie als Wasserwirtschaftsverbände nach Art der Genossenschaften ausgestaltet wurden, aber wesentlich erweiterte Befugnisse erhielten.

Die Gesellschaften sind in ihren Zielen verschieden, können aber nur durch enge Zusammenarbeit ihre Aufgaben erfüllen, da sie sich gegenseitig ergänzen und teilweise sogar in ihren Gebieten überdecken. Sie werden getragen von den kommunalen Verbänden, dem Bergbau und der Industrie, aber auch die Provinzen, der Staat und das Reich gehören ihnen an. Ihre Anlagen ermöglichen erst die Fortführung und Entwicklung der Industrie und des Bergbaues und gewährleisten hygienisch einwandfreie Verhältnisse in dem stark bebauten Gebiete. Ohne jede Beihilfe aus Staatsmitteln erfüllten sie in diesen wichtigsten Gebieten des Reiches Aufgaben von höchster Bedeutung. Entstanden aus freiwilliger Vereinbarung, erhielten sie durch die staatliche Fürsorge öffentlich-rechtlichen Charakter und damit die Machtbefugnisse öffentlich-rechtlicher Art, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben unerläßlich waren. (Dr. h. c. Selbach-Essen in 25 Jahre Emschergenossenschaft.)

Einen besonderen Umfang in der gesetzlichen und satzungsmäßigen Regelung nehmen die Vorschriften für die Veranlagung zu den Beiträgen ein. Ihre Abwägung ist besonders schwierig, da es sich auch in diesem ziemlich einheitlich industriell eingestellten Gebiete um verschiedene Interessen handelt. Trotz sorgsamer und wohlüberlegter Bestimmungen bietet diese Veranlagung auch heute noch große Schwierigkeiten, was schon daraus zu ersehen ist, daß wiederholt Gesetzesänderungen nötig geworden sind und heute noch nach 25jähriger Arbeit die Beitragsfestsetzung nicht restlos durchgeführt ist.

Organisatorisch ist hier die Wahrung aller wasserwirtschaftlichen Inter-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

essen in die Hände einer wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung gelegt. Das beinahe reibungslose Gelingen zeigt, daß dieser Weg glücklich war und regt zu umfassenden Gebrauch an. Die im vorstehenden bereits mehrfach geforderte Zusammenfassung der gesetzlich zu fördernden Flußunterhaltungs- und Reinhaltungs-Genossenschaften in einem solchen Verbande zu planmäßigem Ausbau aller Flußläufe, an denen die Anlieger die Unterhaltungspflicht haben, ist eine Aufgabe dieser Organisationsform, in der auch der politischen Selbstverwaltung anteilmäßig nach den geleisteten Zuschüssen Einfluß gegeben werden kann. Zu den Vorteilen einheitlichen Ausbaues, breiterer Finanzbasis käme noch der einer wesentlichen Vereinfachung des Verfahrens in der Verwaltung, da derartigen Verbänden in erhöhtem Maße Aufgaben der Staatlichen Hoheitsverwaltung übertragen werden können (dadurch z. B. Entlastung der Kulturbauämter).

Andere Wege werden aus ähnlichem Zwange neuerdings in Sachsen beschritten, wo sich eine planmäßige Landeswasserversorgung und Wasserwirtschaft zu entwickeln scheint.

Von den rund 3000 Gemeinden Sachsens hatten 1908 erst 346 = 11,5 % eine zentrale Wasserversorgung; 1930 waren bereits 24 % der Gemeinden, 57 % der Bevölkerung zentral aus öffentlichen Werken versorgt. Diese Steigerung ist dank der Bemühungen der Regierung (insbesondere des Ministerialrates Sorger vom Sächsischen Finanzministerium), auch den kleineren Gemeinden die Anlage eines Wasserwerkes zu ermöglichen, in erfreulicher Weiterentwicklung. Angesichts der Schwierigkeiten, gerade die Versorgung der Industriebezirke sicherzustellen, wird eine planmäßige Landeswasserversorgungswirtschaft gefordert, auch hier gestützt auf Talsperrenanlagen. In dieser Linie bewegte sich der Zusammenschluß des Staates mit der Hauptstadt Dresden in einem Wasserwirtschaftszweckverband (Studiengesellschaft), dessen erstes Ziel die Schaffung einer einheitlichen überkommunalen Wasserversorgung des Elbgaues sein wird. In ähnlicher Weise ging der Chemnitzer Bezirk vor, der Mitte 1928 einen Zweckverband zu gleichem Ziele gegründet hat, während ähnliche Bestrebungen im Westen des Landes im Gange sind. In jedem Falle handelt es sich um den Gedanken einer planmäßigen Erfassung des Wassers, die Zurückhaltung der Hochwasser in Talsperren zur Erleichterung der Flußunterhaltung und die Bereitstellung der neu gewonnenen Wassermengen zur Wasserversorgung der Industrie, Siedlungen und Wasserstraßen.

In Sachsen arbeitet der Staat in engstem Einvernehmen mit den wasserwirtschaftlich interessierten Kreisen, behält aber den Ausbau der Talsperren und deren Betrieb selbst in der Hand. Für die Wegleitung und Verteilung des Wassers werden mit seiner Unterstützung Gesellschaften ins Leben gerufen, denen die Wasserentnahme aus den Talsperren verpachtet wird; für die Organisation dieser Unternehmungen gelten die oben bereits besprochenen Gesichtspunkte. Für den planmäßigen Ausbau der Wasserwirtschaft tritt hier der Staat ein, wozu er sich seiner Wasserbauverwaltung bedient. Für Preußen wird eine derartige Regelung kaum in Frage

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kommen, da bei dessen erheblich größerem und verschiedenartigem Gebiet eine unerwünschte und unzweckmäßige Zentralisierung erforderlich wäre. Hier können nur die Provinzen derartige Aufgaben übernehmen, wie das bereits öfters vorgesehen wurde.

So wurde, beschleunigt durch die Schäden des Hochwassers von 1897, durch das sogenannte Schlesische Hochwassergesetz (3. März 1900) die Provinzialverwaltung Schlesiens mit der Wahrung des Hochwasserschutzes an verschiedenen, besonders gefährdeten Nebenflüssen der Oder betreut. Zu dem Ausbau, der von der Provinz durchzuführen war, gab der Staat erhebliche Zuschüsse (80%); dafür übernahm die Provinz Ausbau und Unterhaltung. Auch im Preußischen Wassergesetz ist dieser Fall in § 125 vorgesehen für Wasserläufe zweiter Ordnung, wenn der Schutz gegen Hochwasser besonders schwierig und kostspielig herzustellen ist. Die Aufbringung der Kosten durch die Provinz und deren Verteilung (Kataster), sowie die Vorausbelastung einzelner Beteiligter regelt sich nach §§ 21, 27 des Provinzialabgabegesetzes vom 23. März 1906. Die Beiträge sind öffentliche Lasten. Für jeden Wasserlauf ist bis zu 10% der erstmaligen Ausbaukosten ein Sicherheitsfonds zu bilden und mündelsicher anzulegen. Eine durch Statut eingesetzte Vertretung der Beteiligten hat bei den Arbeiten mitzuwirken, insbesondere an den Schauen teilzunehmen (§ 40 Schlesisches Hochwassergesetz). Im Falle der Überbürdung hat die Provinz selbst einzutreten, kann aber die Hälfte der übernommenen Summen auf die Kommunalverbände abwälzen. Für die auch anderen Zwecken dienenden Talsperren und sonstigen Anlagen müssen die Nutznießer anteilig besonders herangezogen werden. Der Charakter des Gesetzes als Notstandsmaßregel ist durch das Wassergesetz von 1913 nicht aufgehoben, was die Zuschußleistung des Staates anlangt. Als Staatsaufsicht ist der Oberpräsident eingesetzt, da das Regelungsgebiet verschiedene Regierungsbezirke umfaßt. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Schlußbestimmung, die für den Ausbau eine besondere Berücksichtigung der unterhalb liegenden Oderstrecken und deren Gefährdung durch Beschleunigung der Hochwasserabführung verlangt. Die Provinz Schlesien ist damit als erste politische Selbstverwaltung mit erheblichen Wasserwirtschaftsaufgaben betreut worden und mit ganz ähnlichen Pflichten und Rechten wie eine Genossenschaft ausgestattet worden. Die Durchführung der Aufgabe erfolgt durch die Provinzialverwaltung selbst.

Ein ähnlicher Weg wurde 1928 bei Gründung der Harzwasserwerke der Provinz Hannover beschritten. Diese haben die Aufgaben der Verwaltung und Ausnutzung des Wasserschatzes im Niederschlagsgebiet der Aller und ihrer Nebenflüsse (im Gebiete der Provinz), insbesondere die Versorgung mit Trink- und Nutzwasser, den Hochwasserschutz und die Förderung der Landeskultur, letzten Endes die Erzeugung elektrischer Kraft durch Provinziallandtagsbeschluß (23. März 1928) erhalten. Durch preußisches Gesetz vom 28. März 1928 ist aus Rücksichten des Hochwasserschutzes und der Förderung der allgemeinen Landeskultur die Errichtung von zwei

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Talsperren (Söse- und Odersperre) und eines Hochwasserrückstaubeckens in der Rhume genehmigt und bezuschußt, außerdem der Provinz das Recht von Vorarbeiten im oben bezeichneten Gebiete gegeben worden. Der ursprüngliche Plan, dieses Unternehmen als Wasserwirtschaftsverband zu bestellen (nach Muster der Unternehmungen im Ruhrgebiet) und dazu die kommunale Selbstverwaltung weitgehend heranzuziehen, scheiterte an der Schwierigkeit der Beitragsfestsetzung. Da hier der Zweck des Unternehmens, in erster Linie die Verwaltung des Wasserschatzes des für weite Wirtschaftsgebiete der Provinz sehr wichtigen Harzes ist, der Hochwasserschutz und die Vergleichmäßigung der Wasserführung in erster Linie der Landbevölkerung zugute kam, die noch nicht in genügendem Maße genossenschaftlich zusammengeschlossen ist, wäre eine Beitrags- und Rechteverteilung noch schwieriger geworden wie im Industriegebiet, wo es sich doch in erster Linie um große zahlungsfähige Kommunen und Industrien handelt. Da die Überschüsse des Unternehmens dem weiteren wasserwirtschaftlichen Ausbau zugute kommen sollen, sind die Harzwasserwerke als selbständige Anstalt des Provinzialverbandes von Hannover aus dem engen Rahmen der Provinzialverwaltung herausgezogen worden und besitzen Rechtsfähigkeit kraft staatlicher Verleihung als Anstalt des öffentlichen Rechtes. Die Verwaltung erfolgt durch die Direktion, das vom Provinziallandtag zu wählende Kuratorium, den Provinzialausschuß (Geschäftsordnung, Direktionsangelegenheit, Abrechnungsprüfung, Anleihebedingungen, Kreditaufnahme) und den Provinziallandtag (Anleiheaufnahme, Abrechnungsannahme, Satzungsänderungen). Zur Beratung ist ein Beirat aus den Stadt- und Landkreisen, den amtlichen Wirtschaftsvertretungen und Spitzenorganisationen der Arbeitnehmer zu bilden, zu dem auch die Aufsichtsbehörden Kommissare entsenden. Das für die Entscheidungen wichtige Kuratorium besteht aus dem Landeshauptmann und 17 Mitgliedern, von denen 12 dem Provinziallandtage angehören müssen. Auf eine finanzielle Heranziehung der Nutznießer der wasserwirtschaftlichen Anlagen ist bislang verzichtet worden. Die Provinz trägt das gesamte Risiko und die erheblichen Zuschüsse des ersten Ausbaues allein (soweit sich der Staat nicht beteiligt hat).

Es ist bereits mehrfach darauf hingewiesen worden, daß bei einem Vergleich mit den kleineren Ländern sehr oft die dort dem Staate vorbehaltenen Aufgaben in Preußen von den Provinzen wahrgenommen werden oder werden müßten. Offenbar ist dieser Weg nicht zufällig beschritten worden, sondern ein Zeichen der Entwicklung. Wenn einheitliche Interessen oder kapitalkräftige Industrien und Kommunen einen wasserwirtschaftlichen Ausbau größeren Umfanges fordern, wird der im Ruhrgebiet beschrittene Weg trotzdem immer vorzuziehen sein, da bei den wasserwirtschaftlichen Verbänden der Wille der betreffenden Wirtschaftskreise am schnellsten und ohne Umweg über politische Körperschaften und Politik zur Wirkung kommen kann und außerdem das Verbandsgebiet mit dem der Organisation übereinstimmt, was bei den Provinzen wohl kaum der Fall sein dürfte. Wo diese Wirtschaftskreise aber zu schwach sind, um selbst als Träger aufzutreten und insbeson-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dere die Interessen sehr verschiedenartig sind, wird der bei den Harzwasserwerken beschrittene Weg schon der einfacheren Durchführung wegen vorzuziehen sein. Ob dabei die ganze Last des finanziellen Risikos den Schultern der politischen Selbstverwaltung aufgebürdet werden soll, ist eine andere Frage. über den § 104 des Preußischen Wassergesetzes könnte sehr wohl eine Beitragsleistung der Wirtschaftskreise, die z. B. von der Errichtung von Talsperren Vorteile haben, erfolgen. Das im Wassergesetz für die Beitragsveranschlagung vorgesehene Verfahren scheint aber selbst dann, wenn nur ein Teil der Lasten als fester Beitrag umgelegt werden soll, zu umständlich und unsicher in seinem Erfolge, so daß eine sondergesetzliche Regelung auch in diesem Falle nicht zu umgehen sein wird. Erleichtert wird dieser Weg, wenn die oben geforderte Zusammenfassung gesetzlicher Flußunterhaltungsgenossenschaften in wasserwirtschaftlichen Sonderverbänden erfolgt ist, denen bereits ein Umlegungsverfahren zur Verfügung steht. Ob es dann nicht vorzuziehen ist, diesem Verbande auch den Ausbau der Talsperren zu überlassen und die politische Selbstverwaltung, wie oben bereits vermerkt, nach Maßgabe ihrer Zuschüsse Sitz und Stimme in dem Verbande zu geben, hängt von den jeweiligen Verhältnissen ab und kann nur von Fall zu Fall entschieden werden.

Die Schwierigkeit der Verteilung der Rechte und Pflichten, insbesondere wenn Eingriffe in das Etatrecht des Provinziallandtages zu befürchten sind, haben dazu geführt, daß von einer derartigen Regelung bei den Harzwasserwerken bis jetzt Abstand genommen wurde. Eine weitere Möglichkeit, die Kostenverteilung den zu erwartenden Vorteilen wenigstens gebietsmäßig anzupassen, besteht in der Vorausleistung der Provinzialabgabe durch die betroffenen Gebiete, wie in Schlesien. Diese Lösung, von der an sich nur ungern Gebrauch gemacht wird, ist im Sinne einer gerechten Lastenverteilung so lange die naheliegendste, wie der Ausbau der wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung auf sich warten läßt und dürfte diesen beschleunigen.

Die einem wasserwirtschaftlichen Ausbau dieses Umfanges angeschlossenen oder anzuschließenden werbenden Betriebe, wie z. B. die geplante Wasserversorgung des Harzvorlandes, erfordern besondere Beachtung. Es wird auch hier von dem Wagemut und der finanziellen Kraft der Abnehmer abhängen, ob Bau und Betrieb eines solchen Werkes in die Hände einer Selbstverwaltungsorganisation der Abnehmer gelegt werden soll, oder ob der Träger des wasserwirtschaftlichen Ausbaues auch diese Aufgaben übernimmt. Ausschlaggebend ist, daß die Aufgabe z. B. der Wasserversorgung durchgeführt wird. In Erkenntnis dieser Pflicht ist der Staat Württemberg bei seiner Landeswasserversorgung (siehe oben) einen Mittelweg gegangen, indem er zwar als Träger des Unternehmens auftritt, auch den Betrieb übernimmt und lediglich die ihm erwachsenen Kosten ohne Gewinn auf die Abnehmer abwälzt, jederzeit aber bereit ist, das gesamte Werk einem Gemeindeverband zu übertragen, falls dies mit einer Stimmenmehrheit gefordert wird, die die sachgemäße Weiterführung des Unternehmens im öffentlichen Interesse sicherstellt. Gerade in der heutigen Zeit wird dieser

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Weg vielleicht am schnellsten zum Ziele führen, wenn man die Scheu insbesondere der kleineren Gemeinden gegen übernahme neuer Lasten berücksichtigt.

Gegen die übernahme wasserwirtschaftlicher Aufgaben durch die großen politischen Selbstverwaltungskörper (Provinzen eventuell Kreise, Zweckverbände) bestehen an sich die gleichen Bedenken, wie sie bei Besprechung der kommunalen Regiebetriebe bereits eingehend gewürdigt wurden. Bei sorgfältig aufgestellter Satzung treten diese Bedenken aber in dem Maße zurück, in dem die Ausgliederung aus dem engen Rahmen der politischen Verwaltung erfolgt (eigene Finanzverwaltung, Zusammensetzung des Verwaltungsrates aus zum Teil außerhalb der politischen Selbstverwaltung stehenden Personen der Wirtschaftskreise, die in erster Linie betroffen werden usw.).

Schon bisher war es nicht zu umgehen, Forderungen an die gesetzlichen Vorschriften, an die verfassungsmäßige staatliche Hoheitsverwaltung zu stellen, die in erster Linie auf ein Herausschälen der wasserwirtschaftlichen Aufgaben aus der allgemeinen Landesverwaltung, zum Teil auf einen weiteren Ausbau dieser Hoheitsverwaltung und der wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung herauskommen. Im folgenden wird darauf im Zusammenhange mit den rechtlichen und verwaltungstechnischen Problemen noch zurückzukommen sein.

C. Rechtsprobleme der Wasserwirtschaft und das Reformbedürfnis der staatlichen Hoheitsverwaltung.

1. Rechtsprobleme.

Aus Raumgründen kann die Darstellung der wasserrechtlichen Fragen in diese Monographie nicht mehr mit einbezogen werden. Es muß deshalb genügen, auf die Andeutungen der vorangegangenen Abschnitte zu verweisen und die wichtigsten Folgerungen zu ziehen. Da die Wassergesetzgebung durch Reichsverfassung den Ländern überlassen wurde, sind nicht die natürlichen Grenzen der Einzugsgebiete, sondern politische Grenzen für die Regelung der Eigentumsverhältnisse, der Unterhaltung und Nutzung der Gewässer sowie für deren Verwaltung maßgebend, was sich bei dem innigen Zusammenhang der einzelnen Teile eines Flußgebietes untereinander und der Untrennbarkeit der Glieder dieses natürlichen Lebewesens nachteilig auswirken muß. Wasserwirtschaftliche Unternehmungen in den Grenzgebieten innerhalb des Reiches setzen Verhandlungen diplomatischer Art, Abschlüsse von Staatsverträgen, Verabschiedung von Sondergesetzen voraus, so daß sich unhaltbare nach Abhilfe schreiende Mißstände herausbilden konnten, wenn nicht gleichartige Interessen einten.

Durch den übergang der Wasserstraßen in Eigentum und Verwaltung des Reichs ist diese Zersplitterung noch größer geworden. Auf die Dauer werden die vorläufig vorgenommenen vertraglichen Abgrenzungen der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Reichs- und Landesinteressen nicht tragbar sein und einem Reichswassergesetz Platz machen müssen. Ein solches Gesetz kann sich natürlich nicht auf die Regelung der Verkehrsfragen beschränken und muß sich, jedenfalls für die Wasserstraßen, mit allen wesentlichen Bestimmungen eines Wassergesetzes auseinandersetzen. Der Weg vom heutigen Zustande zu dieser Zwischenlösung ist sicher wesentlich schwieriger als der Weg von dort zu einem einheitlichen Reichswassergesetz überhaupt, der Erfolg aber kaum ein halber mit allen Nachteilen einer solchen unbefriedigenden Lösung. Trotz der verwirrenden Vielheit von rechtsbegründenden und polizeilichen Verleihungen bzw. Erlaubnissen und Zwangsrechten, den Verschiedenheiten im Verfahren, in den Voraussetzungen und Rechtswirkungen, der Rechtsart des Eigentums, im Umfange der Benutzungsrechte usw. sind praktisch kaum unüberwindliche Gegensätze in den Landesgesetzen vorhanden, da nur der Weg zu gleichem Ziele verschieden ist. Wo solche Gegensätze aber vorliegen, ist fast durchweg aus wirtschaftlichen Gründen eine Änderung der bisherigen Regelung erforderlich (z. B. Stärkung der Staatshoheit im Preußischen Gesetz, stärkere Beschränkung des Grundwassers usw.). Es sind in erster Linie also Schwierigkeiten rechtstheoretischer Natur, die bei der Wichtigkeit der Sache lösbar sein müssen. Dabei bestehen keine Bedenken dagegen, auf organisatorischem und verwaltungstechnischem Gebiete die Tradition der Länder weitgehend zu wahren, wenn nur erreicht wird, daß in allen den wasserwirtschaftlichen Ausbau eines Flusses betreffenden Fragen einheitliches Recht besteht (Eigentum, Verleihung, Beschränkung). Wenn auch bloße Rechtseinrichtungen zur Einschränkung der bestehenden Spaltungen und zur Behebung der Schwierigkeiten nicht ausreichen werden, da diese auch in der zersplitterten Verwaltung der Wasserwirtschaft zu finden sind, so muß doch die Reform der Wassergesetze als eine der wichtigsten Voraussetzungen planmäßiger Wasserwirtschaft ständig im Auge behalten werden.

2. Verwaltungsprobleme.

In der historischen Entwicklung der Wasserbauverwaltung, insbesondere in Preußen, tritt deutlich die Grundtendenz in Erscheinung, die anfangs stark zersplitterten Teile der jeweils nach Bedarf ausgebauten Verwaltung der öffentlichen Arbeiten in eine straffere Organisation zusammenzufassen und zu einer Sonderverwaltung auszubilden, insbesondere als Mitte vergangenen Jahrhunderts an einigen wichtigen schiffbaren Strömen die zuständigen Behörden aus dem bisher engen Verbande mit der inneren Landesverwaltung herausgelöst und zu einer Strombauverwaltung zusammengefaßt wurden. Der Übergang der dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen nach der neuen Verfassung auf das Reich liegt also völlig in der Linie dieser historischen und wirtschaftlichen Entwicklung, und mußte erfolgen, schon um eine einheitliche Vertretung deutscher Interessen in den internationalen Schiffahrtskommissionen zu verbürgen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Diese Reformen ließen die Landeskulturverwaltung unberührt, trotzdem hier die Wirtschaftsverhältnisse zu noch weitgehenderer Zusammenfassung drängten, jedenfalls zu einer Loslösung von der inneren Landesverwaltung, deren Grenzen durch Geschichte und Politik entstanden, für wasserwirtschaftliche Zwecke untauglich sind.

Die seit Verabschiedung des Preußischen Wassergesetzes gesammelten Erfahrungen haben jedenfalls erwiesen, daß die organisatorischen Verhältnisse, die es geschaffen hat, den Erfordernissen moderner Planwirtschaft nicht gewachsen sind[16].

Nach der preußischen Verfassung werden insbesondere die für die Landwirtschaft so wichtigen Grundwässer, die kleinen Vorfluter und Bäche, aber auch der Privatfluß und der öffentliche Fluß getrennt voneinander und von verschiedenen Stellen verwaltet, als wäre kein Zusammenhang vorhanden (Orts-, Kreis-, Landespolizeibehörden). Neben den Kulturbauämtern mit ihren umfangreichen Aufgaben beschäftigen sich auch die Landeskulturbehörden (Gesetz vom 3. Juni 1919) mit meliorationstechnischen Aufgaben, immer mit den Folgeeinrichtungen von Meliorationen, die von diesen technisch, wirtschaftlich und finanziell nicht zu trennen sind. Zu den beiden Spezialverwaltungen kommt noch die Meliorationstätigkeit der Kreise und die Mitwirkung der Provinzialverwaltung bei der Finanzierung der Meliorationen, Wasserleitungen usw. auf Grund des Dotationsgesetzes von 1875 (siehe auch Pr. WG. §§ 177—179, 293).

Die Folge der Zersplitterung ist, daß die einzelnen Teile eines Flußlaufes getrennt verwaltet werden, die eine Dienststelle nicht weiß, was die andere tut, bzw. unterläßt, was für die andere außerordentlich wichtig wäre, daß sich die wasserwirtschaftlichen Verhältnisse infolgedessen kaum irgendwo in einem, dem Aufwande entsprechenden Verhältnisse verbessert, in vielen Gebieten sogar verschlechtert haben. Die unhaltbaren Zustände gerade in der Unterhaltung der Wasserläufe, bei denen oft an beiden Ufern verschiedene Landräte zuständig sind, außerdem auch auf die Flußlänge eine große Anzahl von Verwaltungsstellen sich in Überwachung und Unterhaltung teilen, sind eine unmittelbare Folge dieser unglücklichen Organisation. Infolgedessen haben sich Verhältnisse herausgebildet, die alle für die Wirtschaft verantwortlichen Stellen mit ernster Sorge erfüllen und von den verschiedensten Seiten nicht nur zu einer Kritik der durch die Verfassung und die Wassergesetze geschaffenen Zustände, sondern auch zu Verbesserungsvorschlägen geführt haben[17].

---

[16] Bei den kleineren und mittleren Ländern wirken sich diese Verhältnisse nicht in dem Maße nachteilig aus wie in Preußen, weil die Zentralbehörde in dem kleineren Gebiet und bei der geringeren Verschiedenheit der Verhältnisse leichter eingreifen kann.

[17] Im Zusammenhang mit einer Reform der gesamten inneren Landesverwaltung wurde von Staatsminister Dr. Drews (Berlin 1912, C. Heymann) vorgeschlagen, in der Provinzialinstanz (Mittelinstanz) nach Zusammenfassung der Regierungen auch die so zahlreichen Geschäfte des

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Das Versagen der staatlichen Hoheitsverwaltung der Länder dürfte weder in dem Aufschwunge der Wasserwirtschaft begründet sein, da zwar der Umfang, nicht aber der Charakter der Aufgabe geändert worden ist, noch in der Spaltung zwischen Reich und Ländern, da davon die Kulturbauverwaltungsstellen kaum berührt sind. Allerdings zeigt die Ausgliederung der Wasserstraßenverwaltung den Widerspruch deutlicher, da nunmehr der stark ausgebauten Reichswasserverwaltung eine zur Unfähigkeit verurteilte zersplitterte Landesverwaltung gegenübersteht. Deshalb kann eine Besserung der augenblicklich unerträglichen Verhältnisse nur in einer Reform der Landeskulturverwaltung gesucht werden, wobei auf die bestehenden Verhältnisse bei den Reichswasserstraßen, wie auf die Möglichkeit zukünftiger Weiterentwicklung des Einheitsgedankens gleicherweise Rücksicht zu nehmen ist. Bei dem engen Zusammenhang der allgemeinen Wirtschaft mit der Wasserwirtschaft und den steigenden, stellenweise kaum mehr zu befriedigenden Bedürfnissen ist eine Reform der Wasserverwaltungen und des Wassergesetzes für alle Rationalisierungs- und Intensivierungsbestrebungen Voraussetzung. Deshalb kann auf eine Lösung dieser Fragen im Rahmen einer allgemeinen Reichsreform nicht gewartet werden, insbesondere da sich die Reform der Landeskulturbauverwaltung ohne Rücksicht darauf durchführen läßt, außerdem die spätere Zusammenfassung wesentlich erleichtern wird. Da es sich bei der Lösung dieser Aufgaben fast durchweg um naturwissenschaftliche und technisch wirtschaftliche Erhebungen und Entscheidungen handelt und die Wichtigkeit der Wasserwirtschaft es nicht gestattet, die zu lösenden Aufgaben mit irgendwelchen anderen Verwaltungsaufgaben zu verkoppeln und dadurch zu stören, wird diese Verwaltung in erster Linie als Fachverwaltung aufzuziehen sein.

Das Ziel der Reform besteht darin, die in den Wasser- und Kulturbauämtern, den technischen Dezernaten der Regierung, in Schauämtern und Bezirksausschüssen und in der wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung zerstreuten Kräfte zu sammeln und eine nach Niederschlagsgebieten gegliederte einheitliche Verwaltung (vorläufig) in den einzelnen Ländern durchzuführen, der die gesamten Verwaltungs- und polizeilichen Aufgaben der Wasserhoheit übertragen werden.

Diese Reform wird nicht nur ohne besondere Kosten durchgeführt werden können, sondern durch Entlastung der gesamten Verwaltung infolge Ausschaltung von Zwischenstellen und eines bislang häufig bestehenden Dualismus zwischen Landesverwaltung und Fachverwaltung Doppelarbeit ersparen. Im einzelnen ist in Anlehnung an die Vorschläge von Reg.-Rat Greiff, für Preußen als Beispiel folgendes gedacht.

Wasser- und Meliorationsbaues zu vereinigen und ihre Zuständigkeit nach Stromgebieten abzugrenzen. In fast gleicher Form wird neuerdings vom Fachverein der höheren Kulturbeamten Preußens (unveröffentlichte Denkschrift von Regierungs- und Baurat Greiff 1930) darauf gedrungen, „die unhaltbaren Zustände zu beseitigen und eine den Forderungen der Wasserwirtschaft genügende Reform durchzuführen“.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

An der Zentralinstanz dürfte eine organisatorische Änderung entbehrlich sein, eine dringend notwendige Entlastung aber dadurch eintreten, daß eine ganze Anzahl von heute noch dort bearbeiteten Aufgaben der neuzubildenden Mittelinstanz übertragen werden. An der Zuständigkeit des Landeswasseramtes ändert sich nichts.

Die Mittelinstanz wird, nach Einzugsgebieten gegliedert, einem Regierungs- oder Oberpräsidenten unterstellt und durch Personalunion mit diesem leitenden Beamten die Verbindung mit der allgemeinen inneren Landesverwaltung gesichert. In den meisten Fällen wird die Mittelbehörde in einer Provinzialhauptstadt aufgestellt werden und dann auch die erforderliche enge Fühlung halten mit den Provinzialbehörden, was wegen der Finanzierung von Meliorationen, ländlicher Wasserversorgung unentbehrlich ist, und mit den Landwirtschaftskammern, die sich heute oft und mit Recht über ungenügende Beteiligung oder verspätete Heranziehung bei schwebenden Meliorationsprojekten beschweren.

Mit der Reichsorganisation (Wasserstraßenverwaltung) wird sie, da sich die Gebiete der beiden Verwaltungen zum Teil decken werden, in enger Fühlung arbeiten können und müssen, so daß bereits beim Entstehen vieler Projekte ein Ausgleich herbeizuführen ist, der bisher fast durchweg der Entscheidung der Zentralinstanz vorbehalten blieb. Es scheint beabsichtigt und liegt in der Entwicklung, die Landeskulturverwaltung ebenfalls bei der Provinzialinstanz zusammenzuziehen, wodurch sich auch hier eine genügende Basis für heute noch oft vermißte Zusammenarbeit ergeben würde. Auch die im Wassergesetz vorgesehenen Beschlußbehörden 1. Instanz werden an dem Sitz der Mittelinstanz zusammengezogen und für deren Arbeitsbezirk bestellt, wobei erwogen werden kann, „in bestimmten Fällen besonderer Wichtigkeit, eventuell durch besondere Mitglieder aus den jetzt vorhandenen Teilgebieten, den Ausschuß zu verstärken, um deren Interessen bei der Entscheidung in entsprechend stärkerem Maße zu wahren".

In der Mittelinstanz, die mit besonderer Sorgfalt auszubilden und mit Führern auf dem Gebiete der Wasserwirtschaft zu besetzen ist, werden die jetzt verstreuten Fachbaubeamten zusammengezogen und bürokratisch nach Ressorts (Kulturbau — Wasserversorgung — Flußüberwachung) gegliedert. In der Ausbildung und Aufgabenverteilung der einzelnen Ressorts wird auf die guten Erfahrungen, die man in süddeutschen Staaten mit Spezialorganisationen gemacht hat, besondere Rücksicht zu nehmen sein (siehe auch A 4 und B 1). Infolge der größeren Übersichtlichkeit wird eine bessere Arbeitsverteilung und Ausnutzung der Arbeitskräfte möglich sein und für die Gedanken einer planmäßigen Wasserwirtschaft ein genügend leistungsfähiger Träger gefunden werden, mit dem auch die Reichsbehörden bei ihren Planungen in erhöhtem Maße rechnen müssen und werden. Die Mittelbehörde übernimmt gleichzeitig kommissarisch die gesamte Wasserpolizei und zwar ohne Rücksicht auf die im Wassergesetz vorgesehene Ordnung und auch für die nicht zu den Wasserläufen zählenden Gewässer.

Sie wird mit deren Wahrung in erster Linie die Ortsbaubehörde (Ortsinstanz) betreuen. Diese (Kulturbaubeamte, Wiesenbaumeister) sind

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nach sachlichen Gesichtspunkten in einzelne Bezirke eingeteilt und nehmen alle bisher von den verschiedenen, größtenteils sachunkundigen Stellen wahrgenommenen Aufgaben, die mit der staatlichen Wasserhoheit zusammenhängen, wie dies nach jetziger Regelung bereits für die Wasserläufe 1. Ordnung durchgeführt ist. Die Aufgaben der Ortsinstanz liegen außerdem vor allem in örtlichen Erhebungen, Aufsicht und Beratung.

Die alte und bewährte Einrichtung der wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung (Deichverbände, Genossenschaften, Schauämter) sind als örtliche Instanz ebenfalls in das System dieser Organisation weit mehr als bisher einzubeziehen und mit den erforderlichen wasserpolizeilichen Aufgaben unter der Oberaufsicht von Kulturbaubeamten zu betreuen. Eine stärkere Einschaltung der wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung ist erwünscht, um die Gefahren einer zu weitgehenden Zentralisation zu vermeiden und den örtlichen Interessen ohne Schaden für das Gesamtinteresse den notwendigen Einfluß einzuräumen. Die jetzt als Träger der Wasserpolizei bestellten Organe der inneren Landesverwaltung werden mehr als bisher in diese wasserwirtschaftliche Selbstverwaltung einzuschalten sein und dadurch Gelegenheit finden, auf die Wasserwirtschaft als Sachwalter ihres Bezirks genügenden Einfluß zu gewinnen. Die über den örtlichen Rahmen hinausgehenden Interessen der Hoheitsverwaltung hat die Mittelinstanz zu wahren.

Eine weitgehendere Heranziehung auch der wirtschaftlichen und politischen Selbstverwaltung, insbesondere bei der Mittelinstanz, ist meines Erachtens sehr ernsthaft zu erwägen. Ob die von Professor Heiser (Dresden) mehrfach vorgeschlagene Bildung von „Wasserwirtschaftskammern" zu diesem Zwecke geeignet sein werden, wäre zu prüfen, scheint aber mit vielerlei Schwierigkeiten verbunden. Der Wunsch nach einer Vertretung der Interessenten ist berechtigt und soll durch stärkere Ausbildung und Einschaltung der wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung in erster Linie berücksichtigt werden. Es liegt nahe, außerdem daran zu denken, der bürokratischen Verwaltung eine ähnliche Vertretung der wirtschaftlich interessierten Kreise (Wasserwirtschaftsbeirat) an die Seite zu stellen, wie sich das bei den Wasserstraßendirektionen mit dem Wasserstraßenbeirat bereits bewährt hat. Die Aufgaben dieses Beirates müßten in erster Linie allgemeiner Natur sein und könnten sich auf Rat und Förderung im großen und ganzen beschränken. Starre Vorschriften werden wenig geeignet sein, dieses Organ so zu entwickeln, wie es die Interessen der ja verschieden gearteten Gebiete erfordern, es wird mit wenig Richtlinien eventuell mehr erreicht. Aus einer Beteiligung der interessierten Kreise verspreche ich mir manche Anregung und Förderung, die Entwicklung des gegenseitigen Vertrauens und die Erkenntnis der Bedeutung wasserwirtschaftlicher Planwirtschaft und wasserwirtschaftlicher Unternehmung überhaupt. Ein weitgehenderes Einschalten der provinziellen Selbstverwaltung, als dies zur Beurteilung der Notwendigkeit und Kreditfähigkeit geplanter Wasserwirtschaftsunternehmungen erforderlich erscheint, dürfte sich ebensowenig empfehlen wie ein

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

weiteres Einschalten der Landwirtschaftskammern. Die heutige Organisation der Provinzen genügt zur Erfüllung dieser Aufgabe allerdings nicht, deshalb ist es notwendig, daß die Provinzen sich mehr als bis jetzt um die technisch-wirtschaftlichen Belange der Wasserwirtschaft kümmern.

Eine endgültig befriedigende Lösung auch für die Wasserwirtschaftsverwaltung wird erst zu finden sein mit einer Reichsreform, in der die gesamte Wasserwirtschaftsverwaltung unter einheitlicher Leitung, aber stärkerer Heranziehung der provinzialen und wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung stehen wird. Gerade mit Rücksicht darauf ist die baldige Schaffung einer der jetzigen Reichsorganisation gleichartigen bis zu gewissem Grade parallelen Landesverwaltung (nicht nur in Preußen) nicht zu entbehren, aber auch die Heranbildung der Selbstverwaltungen zu kommender Aufgabe sehr wichtig.

Schlußwort.

Die Ausführungen des ersten Abschnittes haben gezeigt, daß die Wasserwirtschaft eines Gebietes in gleicher Weise, wie durch die elementaren Verhältnisse durch die kulturellen bedingt wird und umgekehrt. Die Wertschätzung des Wassers kann geradezu als Gradmesser für die wirtschaftlichen Zustände, ja sogar für den Kulturzustand eines Landes gelten. Je höher der Wert des Wassers ist, desto größer sind meist die Schwierigkeiten seiner Beschaffung und die Bedeutung der Wasserwirtschaft für die Gesamtwirtschaft.

Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte zeigt, daß die Anforderungen aller Wirtschaftskreise an den vorhandenen Wasservorrat ständig gestiegen sind, sie zeigt auch, daß bereits an vielen Stellen des Reiches in bis dahin nicht bekanntem Umfange der Wasservorrat knapper wird, sie zeigt vor allem, daß weitere Anforderungen im Interesse wirtschaftlichen und kulturellen Aufstieges zu erwarten sind und die Lage verschärfen werden. Diese Entwicklung und die vorhersehbaren Folgen zwingen bereits jetzt zu sorgfältigem Studium unseres Wasservorrates und der an ihn zu stellenden Anforderungen und damit zur Aufstellung eines Generalplanes für jedes Flußsystem, um einmal dessen sachgemäßen Ausbau sicherzustellen, dann aber auch um Raubbau und Störungen für den weiteren Ausbau zu vermeiden. Die Bedeutung der Talsperren für alle wasserwirtschaftlichen Aufgaben zwingt zur Förderung ihres Ausbaues in weitestem Ausmaße, der aber nicht von Sonderzwecken, sondern nur vom allgemein wasserwirtschaftlichen Plangedanken bestimmt werden darf.

Die Entwicklung und Erfahrung zwingt zur Zusammenfassung der mit Einzelaufgaben bislang betrauten Organisationen zu Verwaltungsformen,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die diesem technisch erforderlichen planmäßigen Ausbau gewachsen sind, ob es sich um Vereinigung von Städtischen Wasserwerken, die Wasserversorgung von Stadt und Land handelt oder um den weiteren Ausbau der wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung bei der Flußunterhaltung und Reinhaltung. Als Ziel der planmäßigen Wasserwirtschaft auf organisatorischem Gebiete überhaupt ist die weitgehende Vereinigung aller Wasserwirtschaftsaufgaben eines Flußabschnittes anzusehen. In erster Linie kommen auch hierfür Wasserwirtschaftsverbände nach dem Muster der Ruhrverbände in Frage. Wo deren Bildung aber auf Schwierigkeiten stößt, sind in Preußen die Provinzen, im übrigen Reich der Staat berufen und geeignet, sich dieser Aufgabe zu unterziehen, solange die Wassergesetze die Bildung der großen Wasserwirtschaftsverbände nicht erleichtern. Erforderlich ist dann allerdings ein weitgehendes Ausgliedern aus dem Rahmen der politischen Verwaltung, ein Hereinnehmen der interessierten Wasserwirtschaftskreise in den Verwaltungsrat, um diese Organisationsform der großen, lebendig wechselnden und risikoreichen Aufgabe eines planmäßigen Wasserwirtschaftsausbaues gewachsen zu machen.

Die starke Spannung zwischen den an die Wasserwirtschaft gestellten Ansprüchen und deren natürlicher Erfüllungsmöglichkeit zwingt jedenfalls bei der einschneidenden Bedeutung wasserwirtschaftlichen Handelns und Unterlassens für alle wirtschaftliche Entwicklung zu planmäßigem Vorgehen, Ausgleichen der Bedürfnisse und Gegensätze, was bei dem heutigen Stand der Technik immer möglich ist (ohne bedeutende Belange zu schädigen), wenn übergeordnete Initiative die Gesamtwirtschaft fördert, nicht aber wenn einseitige Interessenpolitik vorherrscht. Das Nebeneinander- und Gegeneinanderarbeiten des Reiches und seiner Wasserstraßen, der Länder und ihrer Landeskultur, der Kommunen und ihrer Wasserversorgung, der Industrie und ihrer vielseitigen Interessen vermehrt die Reibungsflächen, verhindert den möglichen Ausgleich, führt zu meist unbrauchbaren und wirtschaftsfeindlichen Kompromissen, kurz ist alles andere, nur nicht Wasserwirtschaft. Statt die vielseitigen Aufgaben am Wasser zu erfüllen, werden Kraft- und Geldmittel verwendet zur Durchführung des Kampfes, wie wenn wir reich genug wären, uns dies und den Luxus mehrerer gegeneinander arbeitender Verwaltungen leisten zu können. Dem buntscheckigen Bild der Zersplitterung in den Verwaltungen und Wirtschaftsinteressen entspricht das der Landesgesetzgebung mit dem Erfolge, daß auch hier jede Einheit zu missen ist, untrennbare Flußgebiete durch politische Grenzen in unnatürliche Stücke zerrissen werden. Wohl bemühen sich viele, zu viele Instanzen um die Wasserwirtschaft, wohl wird eine Unsumme Arbeit auf diesem Gebiete geleistet, wohl werden erhebliche Mittel geopfert zur Besserung der Verhältnisse und Befriedigung der steigenden Bedürfnisse, der Erfolg des Ganzen steht aber in keinem Verhältnis zu aufgewandter Mühe und Opfer, da jede Einheit in der gesetzlichen Grundlage, in dem Eingreifen einer starken Hoheitsverwaltung, eines Führers fehlt, wo nicht die Not zu direkter Selbstverwaltung zwang (Ruhrgebiet!). Eine Reform der gesetz-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lichen und Verwaltunggsmaßnahmen ist deshalb dringend nötig — wenn nicht eine Opposition gegen das staatsrechtliche System auch aus wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten — jedenfalls eine Reichswasserwirtschaft, statt der Reichswasserstraßen-Landeskultur-, kommunalen Wasserversorgungs- oder sonstigen Kirchturmpolitik. Das Tempo einer staatlichen Neuordnung läßt sich aus dem bisher Erreichten ahnen; die Wasserwirtschaft kann so lange nicht warten, wenn Katastrophen vermieden werden sollen. Die Wahl der Etappen wird also für das Erreichen des Zieles ebenso ausschlaggebend sein, wie die Erkenntnis der Bedeutung einer Änderung in weitesten Kreisen der Wirtschaft.

An die Spitze des Notwendigen möchte ich die Reform der Landesverwaltung stellen, da nur ein starker Träger der staatlichen Hoheit Führer sein kann. Damit untrennbar verbunden ist die stärkere Beteiligung der beruflichen, politischen und wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung in allen Wasserwirtschaftsfragen, zum Teil sogar bei Wahrung hoheitlicher Aufgaben, einmal um das Interesse weitester Kreise zu wecken und zu halten, vor allem aber um die für die staatliche Verwaltung vorgeschlagene Zentralisierung vor Gefahr zu behüten. Ein weiterer energischer Ausbau einer wasserwirtschaftlichen Selbstverwaltung liegt in gleicher Richtung und dient gleichzeitig der Entlastung der Staatsbehörden, die aber immer die Führung der Wasserwirtschaft in Händen behalten müssen.

Das zweite Ziel ist die einheitliche Gesetzgebung, die durch den Zwang zu einer Reichswasserstraßenordnung gefördert werden wird, auf dieser Etappenstation aber nicht stehen bleiben darf. Die traditionellen und kulturellen Interessen unseres Partikularismus können dabei sogar zum Teil gewahrt bleiben. Das endgültige Ziel, durch die Zwischenstationen vorbereitet, bleibt die Reichswasserwirtschaftsverwaltung, in der die Selbstverwaltung systematisch in erhöhtem Maße eingegliedert werden muß und somit in der Lage sein wird, die Wirtschafts- und Kulturinteressen des Stromgebietes zu wahren, das sie zu vertreten hat. In demselben Maße, in dem die Hoheitsverwaltung durch Zentralisierung gestärkt wird, erfährt auch die wasserwirtschaftliche Selbstverwaltung einen Machtzuwachs und die Wasserwirtschaft durch beides eine starke Förderung, bei geringster Verwaltungsarbeit und geringsten Kosten den größten Aufschwung. Die Allgemeinheit ist zu leicht geneigt, Wasserwirtschaft als etwas Gegebenes, Selbstverständliches hinzunehmen, da wir sie erst missen, wenn wir sie nicht mehr besitzen; wir sind aber gar nicht mehr in der Lage zu wählen, ob wir Wasserwirtschaft treiben wollen oder nicht, wir werden durch die Entwicklung dazu gezwungen; dabei besteht die Gefahr, daß politische oder wirtschaftliche Kämpfe Ziele und Aufgaben verwischen, daß die Entwicklung falsche Wege geht und Schaden für die Wasserwirtschaft und die Entwicklung des Landes bringt. Nur nach Erkennen der Gesetze der Natur, die kein Verschleudern, kein Pfuschen duldet, kann durch Zusammenarbeit und Zusammenschluß aller das erreicht werden, was die richtig geführte und verwaltete planmäßige Wasserwirtschaft für Gedeihen von Wirtschaft und Kultur eines Landes sein kann.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmungen in der deutschen Industriewirtschaft.

Von

Dr. Kurt Neu.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsverzeichnis.

Seite

A. Die Bedeutung der öffentlichen Unternehmungen in der deutschen Industriewirtschaft 189
I. Zahl und Umfang der Unternehmungen — allgemein 189
II. Die größeren Unternehmungen des Reichs und der Länder . . 193
III. Die staatliche Anteilnahme am Bergbau 194
1. Der Bergbau im Saargebiet 195
2. Die Bergwerks-A.-G. Recklinghausen 196
3. Die Bergwerksgesellschaft Hibernia A.-G. 197
4. Die Preußische Bergwerks- und Hütten A.-G. 198
5. Der staatliche Bergbau außerhalb Preußens 199
IV. Die Aluminium- und Stickstoffindustrie des Reichs 200
1. Die Aluminiumindustrie 200
2. Die Stickstoffindustrie 205
V. Die Nachfolgewerke der Rüstungswerke 207

B. Gründe für eine Expansion der öffentlichen Unternehmungen in der Industriewirtschaft 213
I. Die Wirkungen der Subventionen 214

C. Die Leistungsfähigkeit öffentlicher und privater Unternehmungen in der Industriewirtschaft 217
I. Die finanzielle Lage der Unternehmungen — ihre Rentabilität . 218
II. Der technische Stand 220
III. Die Bedeutung der Gesellschaftsform 222
IV. Die Verantwortlichkeit der Leitung 223
V. Besondere Schwierigkeiten der öffentlichen Unternehmungen . . 226
1. Die Kartell- und Zollpolitik 226
2. Der politische Einfluß 227

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

A. Die Bedeutung der öffentlichen Unternehmungen in der deutschen Industriewirtschaft.

I. Zahl und Umfang der Unternehmungen — allgemein.

Im Rahmen des Gesamtwerkes beschränken sich die nachfolgenden Ausführungen auf die Betätigungen der öffentlichen Hand in der Industriewirtschaft. Erst während des Krieges und der Nachkriegszeit sind hier öffentliche Körperschaften stärker als Unternehmer hervorgetreten, und aus der allgemeinen politischen Erregung der Nachkriegszeit heraus ist diese Interessenahme des Reiches, der Länder und Kommunen auf Gebieten, die bisher der privaten Wirtschaft vorbehalten waren, von den verschiedensten Wirtschaftskreisen mit zunehmender Besorgnis verfolgt worden. Die Besorgnis wurde von der Annahme ausgelöst, daß das Übergreifen des Staates auf die Tätigkeitsgebiete der Privatwirtschaft als ein Beginn planmäßiger Überführung privater Wirtschaft in staatliche Verwaltung (kalte Sozialisierung) zu gelten habe. So sind eine Fülle von Schriften und Zeitungsartikeln erschienen, die das Thema der Betätigung der öffentlichen Hand in der Privatwirtschaft und besonders in der Industriewirtschaft erörtern. Nicht nur in Deutschland, in fast allen europäischen Ländern steht diese Frage zur Diskussion; sie wurde im Jahre 1929 bei der Tagung der Internationalen Handelskammer in Amsterdam eingehend erörtert. In Anbetracht dieser Befürchtungen, denen im Lager derer, die gemeinwirtschaftliche Wirtschaftsführung erstreben, Hoffnungen gegenüberstehen, ist es die Frage, welche Bedeutung der industriewirtschaftlichen Betätigung der öffentlichen Hand zukommt, namentlich in Deutschland, wo dieser Kampf der wirtschaftspolitischen Bestrebungen zeitweilig mit großer Intensität geführt wurde.

Die heute im Besitze des Reiches, der Länder und Kommunen befindlichen größeren Industrieunternehmungen bilden zwar eine bedeutende Vereinigung von Kapital, Arbeitskraft und Produktionswerten; im Rahmen der gesamten deutschen Industriewirtschaft ist der Anteil öffentlicher Unternehmungen heute jedoch noch so gering, daß

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

allein aus dem zahlenmäßigen Anteil ernste Befürchtungen zunehmender Sozialisierung kaum entstehen konnten. Von sämtlichen 22205[1] öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen[2] mit 1956931 beschäftigten Personen entfallen auf öffentliche Unternehmungen in Industrie und Handwerk 7061 Unternehmungen mit 399586 beschäftigten Personen, also rund ein Fünftel aller öffentlichen Unternehmungen; nach Abzug der bei Reichsbahn und Post und Telegraphenwesen Beschäftigten entfallen auf die Industrie und Handwerk zugehörigen öffentlichen Unternehmen 47,2%, also annähernd die Hälfte. Im Rahmen aller gewerblichen Unternehmungen in Industrie und Handwerk tritt dagegen die Betätigung der öffentlichen Körperschaften stark zurück. So beträgt die Zahl der öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Werke in Industrie und Handwerk, gemessen an der Zahl aller Unternehmungen, 0,5%, an der Gesamtzahl der Beschäftigten 3,2%.

Da die öffentlichen Unternehmungen hauptsächlich über größere Betriebseinheiten verfügen (im Durchschnitt 55 Personen je Betrieb gegenüber den gesamten gewerblichen Unternehmungen mit nur 8 Personen je Betrieb), kann man sie besser mit den privaten Großbetrieben vergleichen, die im wesentlichen in die Form der Aktiengesellschaften gekleidet sind. Dann ergibt der Vergleich der Personenzahl den immerhin beachtenswerten Anteil öffentlicher und gemischtwirtschaftlicher Unternehmungen von rund 12,1% an der Personenzahl aller Aktiengesellschaften der Industrie und des Handwerks[3]. Dabei sind die öffentlichen Unternehmungen auf wenige Gebiete der Industriewirtschaft konzentriert.

Nach Abzug der öffentlichen Unternehmungen der Leitungswirtschaft (Gas, Wasser, Elektrizität), die an anderer Stelle ausführlich behandelt werden, verringert sich der Anteil der in öffentlichen Unternehmungen Beschäftigten um fast ein Drittel und beträgt nur 2,1% der in privaten Unternehmungen und 8% der in privaten Aktiengesellschaften beschäftigten Personen.

---

[1] Nach der Betriebszählung von 1925.

[2] Darunter werden in folgendem nur die Beteiligungen öffentlicher Körperschaften an Wirtschaftseinheiten privatrechtlicher Unternehmungsformen verstanden, die über 50% des Geschäftskapitals betragen.

[3] In der Gesamtzahl der Aktiengesellschaften sind die in die Form der Aktiengesellschaften gekleideten gemischtwirtschaftlichen Gesellschaften mit enthalten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zahl der in den einzelnen Gewerbegruppen beschäftigten Personen.

Gewerbegruppe	in Unternehmungen		in öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen		
	insgesamt	Aktiengesellschaften	insgesamt	Anteil an ges. priv.-rechtl. Unternehm.	Anteil an Aktiengesellschaften
	1000 Personen		%		
Industrie u. Handwerk	12 391	3 298	400	3,2	12,1
Hiervon in:					
Bergbau, Salinen	441	229	62	14,2	27,1
Mit Bergbau kombinierte Werke	622	553	31	5,0	5,6
Eisen- und Metallgewinnung	183	80	6	3,3	7,5
Mit Eisen kombinierte Werke	263	135	21	8,1	15,6
Industrie der Steine u. Erden	665	182	15	2,2	8,2
Chem. Industrie	317	165	4	1,2	2,4
Papierindustrie-Vervielfältigung	583	117	7	1,0	5,0
Baugewerbe	1 533	84	72	4,0	85,0
Gas, Wasser, Elektrizität	180	71	138	76,6	194,3

Die öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen in der Industriewirtschaft arbeiten zum Teil in Form öffentlich-rechtlicher Körperschaften, zum größeren Teil in privatrechtlicher Form. In der Gruppe Industrie und Handwerk (ohne Leitungswirtschaft und Baugewerbe) ist das Verhältnis von öffentlichen Unternehmungen öffentlich-rechtlicher und privatrechtlicher Form etwa das folgende:

(Tabelle siehe Seite 192).

Somit handelt es sich bei den in öffentlich-rechtliche Form gekleideten Unternehmungen zumeist um Betriebe von lediglich örtlicher Bedeutung mit sehr geringer Belegschaft (gemeindliche Betriebe, im Durchschnitt 15 Personen). Nach der Zahl der Beschäftigten, besonders aber nach der durchschnittlichen Betriebsgröße, überwiegen die öffentlichen Unternehmungen in privatrechtlicher Form. Unter ihnen haben die Unternehmungen des Reiches und der Länder rund 84% der Beschäf-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Rechtsform der öffentlichen Unternehmungen der Industriewirtschaft.

Unternehmer	Unternehmungen in öffentlich-rechtlicher Form			Unternehmungen in privatrechtlicher Form		
	Zahl der Unternehm.	Zahl der Beschäftigten	Durchschnittl. Betriebsgröße nach Personenzahl	Zahl der Unternehm.	Zahl der Beschäftigten	Durchschnittl. Betriebsgröße nach Personenzahl
Reich	182	19 389	106	11	22 493	2 044
Länder	530	38 954	74	15	64 635	4 309
Gemeinden . . .	1 380	20 563	15	36	11 196	311
Sonstige politische Selbstverwaltungskörper	102	2 010	20	36	6 122	170
Körperschaften öffentl. Rechts	131	2 639	20			
insgesamt	2 325	83 555	235	98	104 446	1 065

tigten. Im Bergbau sind vor allem die Länder als Unternehmer tätig mit insgesamt 89,6% aller in den öffentlichen Unternehmungen des Bergbaues beschäftigten Personen, während in der Eisen- und Metallgewinnung das Reich mit 95% fast ausschließlich interessiert ist. Ebenso ist in der chemischen Industrie allein das Reich vertreten. In der Industrie der Steine und Erden betätigen sich in stärkerem Umfang die Kommunen, vornehmlich in der Ziegelindustrie, daneben auch die Länder. In der Gruppe der Papiererzeugung und Vervielfältigung tritt das Reich (Reichsdruckerei) besonders in Erscheinung.

Die bisherigen Betrachtungen geben lediglich die Zahl der in den Unternehmungen erfaßbaren Arbeitskräfte, über Umfang und Einwirken der öffentlichen Unternehmungen auf die Industriewirtschaft können sie Grundsätzliches nicht aussagen. Immerhin sind diese amtlichen Zahlenangaben die einzig umfassende und zuverlässige Unterlage für die Erfassung und Bewertung der Tätigkeit öffentlicher Unternehmungen in den einzelnen Gewerbegruppen. Sie haben den außerordentlich geringen Anteil der öffentlichen Unternehmungen an der Gesamtzahl der beschäftigten Personen dargelegt und gezeigt, daß der größere Teil aller öffentlichen Interessen in der Industriewirtschaft in Beteiligungen an Unternehmungen besteht, die in privatrechtliche Form gekleidet sind. Diese Feststellung ist besonders wertvoll, da für

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die folgenden Untersuchungen lediglich das Material der in privatrechtliche Form gekleideten Unternehmungen zugänglich war.

II. Die größeren Unternehmungen des Reichs und der Länder.

Im Folgenden sei nun ein Überblick über die größeren Unternehmungen des Reichs und der Länder gegeben:

Öffentliche Unternehmen der Industriewirtschaft.

Firma	Aktienkapital in 1000 RM	Beschäftigte
Reich:		
Vereinigte Aluminium Werke A.-G. Lautawerk (Lausitz)	24 000	1 476
Erftwerk A.-G., Grevenbroich	10 000	ca. 650
Innwerk Bayerische Aluminium-A.-G., München	13 200	511
Mitteldeutsche Stickstoffwerke A.-G., Berlin	20 000	ca. 3 000
Bayerische Kraftwerke A.-G., München-Berlin	24 000	581
Alzwerke G. m. b. H., München	3 000	46
Deutsche Industriewerke A.-G., Berlin	24 000	2 439
Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik, Düsseldorf	20 000	
Deutsche Präzisionswerkzeug-A.-G., Amberg (Oberpfalz)	1 000	282
Deutsche Spinnereimaschinenbau-A.-G., Ingolstadt	4 000	910
Länder:		
Preußische Bergwerks- und Hütten A.-G., Berlin	110 000	31 802
Bergwerksgesellschaft Hibernia, Herne	80 000	13 717
Bergwerks-A.-G., Recklinghausen	67 000	14 481
Bayerische Berg-, Hütten- und Salzwerke A.-G., München	7 000	6 152

Nach ihrem Tätigkeitsgebiete lassen sich die großen Unternehmen des Reiches und der Länder wieder in einzelne Gruppen zusammenfassen. Die hier angeführten Unternehmungen[4] der Länder gehören ausschließlich der Bergbaugruppe an, während sich die Unternehmungen des Reiches im wesentlichen in der Aluminium-, Stickstoff- und eisenverarbeitenden Industrie betätigen. So zusammengefaßt, lassen sich

[4] Die Übersicht gibt nur die größten Unternehmungen wieder, ist also nicht vollständig.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

diese Gruppen mit einer vom Statistischen Reichsamt zusammengestellten Übersicht sämtlicher Aktiengesellschaften und ihres Nominalkapitals vergleichen. Allerdings dürfen die Ergebnisse nur als loser Anhalt dienen, da die wenigen öffentlichen Unternehmungen sich nicht eindeutig in die Gruppierung der amtlichen Statistik eingliedern lassen. Bei der Bergbaugruppe ergeben sich keine Schwierigkeiten. Die öffentlichen Unternehmungen sind hier mit rund 264 Millionen RM Aktienkapital oder 73% an dem im Bergbau und mit ihm verbundenen Unternehmungen investierten Aktienkapital und mit etwa 15% an den reinen Bergbaubetrieben beteiligt. An der Gruppe Metallgewinnung und mit ihr kombinierten Unternehmungen nimmt das Reich (Aluminium und Deutsche Industriewerke) mit 71 Millionen RM Aktienkapital etwa 10% Anteil. Hier sind allerdings die Kraftanlagen der Aluminiumwirtschaft und verschiedene weiterverarbeitende Betriebsstätten der Deutschen Industriewerke, die nicht dazu gehören, mit einbegriffen, so daß der reine Anteil erheblich niedriger sein wird. Die Beteiligungen des Reiches an der chemischen Industrie belaufen sich nur auf 2,2% des gesamten Kapitales. Die in den Bilanzen ausgewiesenen Eigenkapitalien sind allerdings als Meßziffer nur von geringem Wert.

III. Die staatliche Anteilnahme am Bergbau.

Nach Kapital und Arbeitskraft ist die staatliche Anteilnahme am Bergbau unter allen öffentlichen Unternehmungen am bedeutendsten; gleichzeitig ist sie auch die älteste Anteilnahme des Staates an der Wirtschaft und organisch am engsten mit Verwaltungsaufgaben verbunden. Der okkupatorische Charakter und die damit verbundene Gefahr des Raubbaues erforderte schon früh ein besonders nahes Verhältnis des Staates zum Bergbau, für das auch frühzeitig das fiskalische Interesse der Landesherren maßgeblich wurde, die sich diese Quelle des Reichtums nicht entgehen ließen. Ursprünglich war dem König durch das „Regal" das ausschließliche Eigentum an Mineral-lagerstätten vorbehalten; es ging später auf dem Lehensweg an Fürsten oder auch an Private über, wurde aber im Rahmen merkantiler Wirtschaftspolitik seit dem 17. Jahrhundert mehr und mehr wieder in der Hand der Landesherrern vereinigt. Ein großer Teil des heutigen staatlichen Bergwerksbesitzes ist auf diese alten Regale zurückzuführen. Nachdem durch das preußische Berggesetz von 1865 der Bergbau für private Betätigung freigegeben war, nahm der Kohlenbergbau, der im deutschen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Bergbau an Umfang weit überwiegt, eine außerordentlich starke Entwicklung, die zum Ausbau großer Unternehmungen und zu einer Konzentrierung der Lagerstätten in wenige private Hände führte. Der Einfluß des Staates auf den Bergbau wurde dadurch stark zurückgedrängt; auch gegenüber der Entwicklung der Kartelle des Bergbaues und ihrer Wirksamkeit blieb der Staat von verhältnismäßig geringem Einfluß. Mittels des Berggesetzes vom Jahre 1907 suchte daher der preußische Staat seine Stellung im Bergbau zu befestigen. Das Gesetz stellte in Preußen für Kohle und Salze auf unverliehenen Feldern das Regal wieder her. Wenn auch bereits ein sehr großer Teil der bauwürdigen Mineralien verliehen war, so wurden doch durch das Gesetz dem preußischen Staat 250 Maximalfelder völlig vorbehalten; die übrigen noch nicht verliehenen Kohlenfelder sind gegen Entgelt zu verleihen, die Verleihung von Salzen dagegen wurde mit Rücksicht auf die damals außerordentlich starke Förderung von Salzen in das Ermessen des Staates gestellt. Auch in anderen deutschen Ländern gewann in dieser Zeit das Regal wieder an Geltung. In Anhalt z. B. wurde das Recht zu weiterer Aufsuchung und Gewinnung von Kohle allein dem Staate zugesprochen und ihm auch ein Vorkaufsrecht auf bereits betriebene Werke eingeräumt; nicht in Förderung genommene Braunkohlenfelder kann der Staat gegen geringe Entschädigung enteignen oder nach Ablauf einer Frist von 20 Jahren sogar unentgeltlich einziehen. In Sachsen wurde durch Gesetz vom 14. 7. 1918 dem Staate alles Kohlenunterirdische zugesprochen, was noch nicht in Privatbesitz übergegangen war. Mit der politischen Umwälzung erfolgte in Preußen eine Neuregelung der Kohlen- und Kaliwirtschaft, in der die staatliche Verordnungsbefugnis in gemeinwirtschaftlichem Interesse sehr ausgedehnt wurde. In dem hier zu behandelnden Zusammenhang interessiert aber allein der Staat in der eigentümlichen Betätigung als Unternehmer.

1. Der Bergbau im Saargebiet.

Der größte Bergbaubesitz des preußischen Staates lag im Saargebiet und ist bereits seit Mitte des 18. Jahrhunderts durch die jeweiligen Landesherren in Abbau genommen; er hat sich seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Zuge des allgemeinen Wirtschaftsaufschwunges außerordentlich entwickelt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Förderung des preußischen Bergbaus im Saargebiet.

Jahr	Steinkohlenförderung	Arbeiterzahl
1860	1 955 961 t	12 159
1880	5 211 389 t	22 918
1900	9 397 253 t	41 853
1909	11 075 282 t	51 788
1913	12 286 338 t	51 508

Der Bergbau des Saargebietes bildete innerhalb der bergbaulichen Tätigkeit des preußischen Staates einen bestimmenden Teil. Sein zeitweiliger Verlust gemäß den Bestimmungen des Vertrages von Versailles, nach denen die Saargruben in französischen Staatsbesitz vorläufig übergehen, bedeutet eine starke Schmälerung des staatlichen Bergwerksbetriebes, dessen Hauptbesitz nunmehr in Westfalen liegt.

2. Die Bergwerks A.-G. Recklinghausen.

Der preußische Bergfiskus besaß in Westfalen auf Grund alter Rechte ein 300 Jahre altes Staatsbergwerk bei Ibbenbüren von 113198129 qm Ausdehnung (Stand des Jahres 1902). Durch Erwerbung einer größeren Anzahl von Normalfeldern erweiterte sich dieser Besitz bis zum Jahre 1910 auf 780663450 qm in den Bezirken Recklinghausen und Rees/Lüdinghausen. Der gesamte Bergwerksbesitz war der Bergwerksdirektion Recklinghausen unterstellt. Die Förderung der preußischen Staatsbergwerke in Westfalen betrug ohne die Förderung des Werkes Ibbenbüren im Jahre 1913 4995560 t, die Arbeiterzahl belief sich in diesem Jahr auf 19158, rund ein Drittel der Belegschaft des preußischen Saarbergbaues. Das Werk Ibbenbüren förderte im gleichen Jahre 286923 t bei einer Belegschaft von 1134. Im Jahre 1923 wurde dieses nicht im damals besetzten Gebiete gelegene Bergwerk von der Preußischen Bergwerks- und Hütten A.-G. übernommen, während am 1. 1. 1926 die übrigen vormals der Staatlichen Bergwerksdirektion Recklinghausen unterstellten Zechen in die am 29. 9. 1925 gegründete Bergwerks A.-G. Recklinghausen eingebracht wurden. Die Bergwerks A.-G. Recklinghausen, die damit den Hauptteil der fiskalischen Zechen übernahm, verfügte im Jahre 1929 über ein Aktienkapital von 67 Millionen RM und eine durchschnittliche Gesamtbelegschaft von 14481 Mann, darunter 1147 Angestellte. Die Förderung der letzten Jahre betrug:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Förderung der Bergwerks A.-G. Recklinghausen.

Jahr	Steinkohle t	Koks t	Ammoniak t	Teer t
1909[5]	1 538 341	216 227	3 204	7 172
1913	4 441 335	1 478 227	20 638	45 257
1925	4 478 819	1 023 032	14 818	33 204
1926	4 687 313	921 107	13 155	29 980
1927	4 910 087	1 120 099	16 138	35 770
1928	4 673 448	1 115 224	15 652	35 585
1929	4 994 217	1 312 446	17 136	43 211

Die Beteiligungsziffer der Gesellschaft am Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat für Kohle betrug im Jahre 1929 etwa 4,57% der Gesamtbeteiligung.

3. Die Bergwerksgesellschaft Hibernia A.-G.

Um seinen Einfluß im Ruhrrevier noch zu verstärken, ohne durch forcierte Förderung auf neuen Feldern den Markt zu stören, hatte der preußische Fiskus im Jahre 1904 versucht, die Majorität der Bergwerksgesellschaft Hibernia zu erwerben. Dabei zeigten sich so viele Schwierigkeiten und Widerstände von seiten eines großen Teils der Aktionäre, daß ein stärkeres Eindringen des Fiskus in diese Gesellschaft verhindert wurde. Im Zusammenhange mit dem Scheitern dieses Versuches wurde einige Jahre später, im Jahre 1908, ein Gesetz angenommen, betreffend die Aufschließung des staatlichen Besitzes an Steinkohlenfeldern im Bezirk Dortmund. Trotzdem hat der Staat aber von seinem Plane der Erwerbung der Hibernia auch in den folgenden Jahren nicht abgelassen, bis es ihm endlich im Jahre 1917 gelang, allerdings unter schärfsten Druckmitteln (Drohung mit Zwangssyndikat), das Werk bis auf 1% des Aktienkapitales in seinen Besitz zu bringen. Auch heute sind Aktien der Gesellschaft außerhalb des Besitzes des Staates. Die Bergwerksgesellschaft Hibernia hatte im Jahre 1929 ein Aktienkapital von 80 Millionen RM; ihre Belegschaft betrug im Durchschnitt im Jahre 1929 12897 Arbeiter und 820 Angestellte; die Gerechtsame, die durch die Zechen Wilhelmine/Viktoria, Hibernia, Shamrock I II, Shamrock III IV, Schlegel und Eisen, General Blumenthal und Alstaden ausgebeutet wird, beläuft sich auf 101963282 qm. Auf den Zechen wurden gefördert:

[5] Noch im Ausbau begriffen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Förderung der Bergwerksgesellschaft Hibernia A.-G.

Jahr	Kohlen t	Koks t	Teer t	Schwefel-Ammoniak t
1913	5 697 596	715 605	32 774	11 976
1925	4 653 040	774 221	27 523	11 305
1926	5 088 495	708 895	24 463	10 274
1927	5 050 858	793 373	28 528	11 203
1928	4 772 116	713 315	25 903	9 994
1929	5 076 474	773 065	26 293	10 601

Die Beteiligungsziffer der Hibernia am Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat beträgt 4,18% der Gesamtbeteiligung aller Syndikatszechen.

4. Die Preußische Bergwerks- und Hütten A.-A.

Die Preußische Bergwerks- und Hütten A.-G. wurde durch das Gesetz, betreffend die Übertragung der Verwaltung und Ausbeutung des staatlichen Bergwerksbesitzes an eine Aktiengesellschaft, vom 9. 10. 1923 gegründet. In diese Gesellschaft wurden die restlichen bergbaulichen Interessen Preußens im Stein- und Braunkohlenbergbau, in Oberschlesien die Gruben bei Hindenburg, in Westfalen der Bergbau von Ibbenbüren, Obernkirchen und Barsinghausen, weiter der umfangreiche Besitz des staatlichen Kalibergbaues (Berginspektion Vienenburg, Staßfurt und Bleicherode), die Ober- und Unterharzer Berg- und Hüttenwerke, die die Gewinnung und Verarbeitung von Metallen zum Gegenstand haben, die Steinsalzgewinnung der Salinen Schönebeck, Dürrenberg und Artern, schließlich noch die staatliche Bernsteinmanufaktur G. m. b. H. in Königsberg, einige Kalk- und Ziegelwerke und außerdem Beteiligungen des preußischen Staates an fremden Unternehmungen in Höhe von rund 29 Millionen RM eingebracht. Von einer Einbringung der beiden größten Bergwerksgesellschaften Hibernia und Recklinghausen hatte man abgesehen, um den Umfang dieser ohnehin sehr heterogenen Zusammenballung der staatlichen Interessen nicht zu sehr auszudehnen.

Für den Umfang der industriellen Tätigkeit der Gesellschaft sprechen am besten einige Produktionsziffern:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Produktion der Preußischen Bergwerks- und Hütten A.-G.

Jahr	Steinkohlen	Koks	Briketts
	in 1000 t		
1924	3 802	218	86
1925	4 274	214	113
1926	4 637	219	111
1927	4 903	278	100
1928	5 004	320	120
1929	5 334	500	149

Jahr	Kalirohsalz 1000 t effektiv	Steinsalz 1000 t	Braunkohlen 1000 t	Rohbernstein t
1924	490	90	257	437
1925	678	105	232	497
1926	550	94	199	499
1927	627	136	180	380
1928	713	152	211	435
1929	862	152	211	464

Der gesamte Anlagenwert des Unternehmens betrug im Jahre 1929 98 Millionen RM, der Umsatz ausschließlich des Absatzes an Eisenwerke 180 Millionen RM und das gesamte, in der Preußag investierte Kapital 187 Mill. RM (Aktienkapital 140 Mill. RM). Die Majorität der Aktien ist in Händen der Vereinigten Elektrizitäts- und Bergwerks A.-G. Berlin, einer erst kürzlich gegründeten Kontrollgesellschaft für die bergbaulichen und elektrowirtschaftlichen Interessen des preußischen Staates, die u. a. auch die Anteile an Recklinghausen und Hibernia hält. Weitere Untersuchungen über die Preußag sind in einem besonderen Abschnitte zu finden.

5. Der staatliche Bergbau außerhalb Preußens.

Neben Preußen verfügt Sachsen über einen ausgedehnten kohlenbergbaulichen Besitz, der sich aber nicht zu einer selbständigen Industrie entwickelt hat, vielmehr die Grundlage des großen staatlichen elektrowirtschaftlichen Konzerns, der Sächsischen Werke A.-G., bildet. Es ist daher hier nicht der Ort, näher auf ihn einzugehen, es sei nur auf den Abschnitt über die Elektrowirtschaft hingewiesen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

In Bayern ist der staatliche Besitz an Gruben in der Bayerischen Berg-, Hütten- und Salzwerke A.-G. konzentriert, deren Kohlegewinnung allerdings weit hinter der von Preußen und Sachsen zurücktritt. Das Unternehmen besitzt zwei Steinkohlengruben „Peißenberg" und „Peiting" mit einer Belegschaft von 2350 Arbeitern und einer Förderung von 541250 t im Jahre 1928; weiter werden auf der Luitpoldhütte/Neuberg Brauneisenerze gefördert, und zwar im Jahre 1928 122600 t bei einer Belegschaft von 1400 Mann. In den Salinen Rosenheim und Reichenhall sowie in dem Salzbergwerk Berchtesgaden wird Siedesalz erzeugt, im Jahre 1928 insgesamt 47500 t bei einer Belegschaft von 300 Mann.

Es sei ergänzend auf die bergbaulichen Interessen der Länder Braunschweig, Thüringen und Anhalt hingewiesen.

IV. Die Aluminium- und Stickstoffindustrie des Reichs.

1. Die Aluminiumindustrie.

Eine zweite Gruppe der Betätigung öffentlicher Körperschaften auf industriellem Gebiet bilden die Interessen des Reiches an der Aluminium- und Stickstoffindustrie. Ihr Ursprung liegt nicht sehr weit zurück; die Anteilnahme des Reiches an beiden Industrien stammt aus der Kriegszeit.

Bis zum Kriege hatte Deutschland keine eigene Aluminiumindustrie, das Aluminium wurde vorwiegend aus der Schweiz und Frankreich bezogen. Die Lieferungen aus der Schweiz konnten auch während der ersten Kriegsjahre noch in genügendem Umfange fortgesetzt werden. Bei der zunehmenden Unsicherheit dieses Bezuges und der Unentbehrlichkeit des Aluminiums, das neben seiner Verwendung im Flugzeug- und Motorenbau in großem Umfange als Ersatz für Kupfer dienen mußte, bemühte sich das Reich, in Deutschland selbst in kürzester Zeit eine Aluminiumindustrie ins Leben zu rufen. Es bediente sich dabei der Mitwirkung mehrerer großer Privatunternehmen, die in drei große Gruppen zusammengefaßt waren. 1. Die Metallbank und Metallurgische Gesellschaft A.-G. Frankfurt a. M. und die Chemische Fabrik Griesheim Elektro A.-G. verpflichteten sich, in kürzester Zeit eine Aluminiumfabrik in Bitterfeld und sehr bald darauf eine weitere Fabrik in Horrem und in Rummelsburg bei Berlin zu errichten. Die Produktion der Werke wurde der Kontrolle des Reichsschatzamtes unter-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

stellt. Im Jahre 1917 kam es zur Gründung der Vereinigten Aluminiumwerke A.-G. mit einem Aktienkapital von 50 Millionen Mark, von denen das Reich 25 Millionen Mark Aktien übernahm, während die beiden privaten Unternehmungen gegen Einbringung der drei bereits bestehenden Werke sowie der Stromlieferungsverträge 14,4 Millionen Mark Aktien erhielten und den Rest zu 25% einzahlen mußten; gleichzeitig mußten sich die Gesellschaften für Rechnung der Vereinigten Aluminiumwerke zur Errichtung eines weiteren Aluminiumwerkes in Lauta verpflichten, das eine Tonerdefabrik, ein Aluminiumwerk und ein Kraftwerk umfassen sollte. 2. Im selben Jahre noch veranlaßte das Reich in Verbindung mit dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk und der Chemischen Fabrik Gebr. Giulini G. m. b. H., die sich bereits mit der Tonerdegewinnung aus französischem Bauxit befaßte und den ausländischen Aluminiumindustrien Tonerde lieferte, die Errichtung eines weiteren Werkes, der Erftwerk A.-G., einer Aluminium- und Elektrodenfabrik, die mit dem Strom vom Goldenbergwerk des R.W.E. beliefert wurde. 3. Die dritte Gruppe bestand vor allem aus Gesellschaften der elektrotechnischen Industrie und abermals der Firma Giulini. Sie übernahm die Errichtung des Innwerkes, bei dem die Aluminiumgewinnung auf der Grundlage der Wasserkraft erfolgen sollte. Das Werk kam erst lange nach Kriegsende in Betrieb.

In kurzer Zeit war so in Deutschland eine Aluminiumindustrie mit einer Jahresleistungsmöglichkeit von rund 31000 t in Ausbau genommen. Davon entfielen auf

Die Verteilung der deutschen Aluminiumerzeugung.

Werk	ca. t
Bitterfeld	4000
Rummelsburg	3500
Horrem	3000
Lautawerk	8—9000
Erftwerk	12000
Rheinfelden	1000

Nur das Werk Rheinfelden stammte aus der Vorkriegszeit.

Nach Kriegsschluß hatte zwar der Hauptteil der Werke mit der Produktion bereits begonnen, in dem für sie geplanten Ausmaße waren aber die Werke noch nicht vollendet. Bis dahin war das Reich, wie-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wohl in gewissem Umfang unmittelbar beteiligt, vorwiegend als finanzielle Hilfe bedeutsam gewesen. Von ihm wurden die Baugelder gegeben; die eigentliche Geschäftsführung lag in Händen der privaten Gesellschaften. Den noch zu leistenden Bauaufgaben gegenüber wie insgesamt der Fortführung einer Produktion, deren Zukunft in technischer wie wirtschaftlicher Hinsicht höchst ungeklärt, bei der aber mit einem scharfen Konkurrenzkampf der beteiligten Gruppen zu rechnen war, zeigten die privaten Gesellschaften eine sehr zögernde Haltung. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß die für den Bau erforderlichen Beträge unter dem Einfluß der Inflation nominal immer mehr anwuchsen. Aus dieser Passivität der privaten Unternehmungsinitiative heraus sah sich das Reich mehr und mehr in die Rolle eines Unternehmers in einen noch jungen und daher in technischer wie wirtschaftlicher Hinsicht aufgabenreichen Industriezweig hineingedrängt. Unter diesen Umständen war es dem Reich erwünscht, die Organisation ausschließlich in eigene Hand zu bekommen; bestärkt in der Verfolgung dieses Zieles wurde es durch die in der damaligen Zeit sehr vorherrschenden Verstaatlichungsbestrebungen, für deren Realisierung die junge, vom Reich ins Leben gerufene Aluminiumindustrie ein besonders geeignetes Objekt war. So übernahm das Reich den Aktienanteil der beiden privaten Partner an der Vereinigte Aluminiumwerke A.-G. von insgesamt 17,5 Millionen Mark; nur das Werk Bitterfeld blieb im Besitz der Metallbank und Metallurgische Gesellschaft A.-G., wurde aber noch bis zum Jahre 1925 von den Vereinigten Aluminiumwerken betrieben[6]. Ferner wurde der Metallgesellschaft das Alleinverkaufsrecht der Produktion der Vereinigten Aluminiumwerke vorbehalten, das sie auch heute noch ausübt. Nachdem die Vereinigte Alumiumwerke A.-G. in den ausschließlichen Besitz des Reiches übergegangen war, wurde ihr auch der Besitz des Reiches an der Erftwerk A.-G. übertragen, der sich bis zum Jahre 1922 aus den erwähnten Gründen auf das gesamte Kapital der Gesellschaft ausgedehnt hatte.

Die Zusammenfassung in Händen des Reiches begünstigte es auch, schon in den ersten Nachkriegsjahren die damals vorhandenen Aluminiumproduktionen auf die leistungsfähigsten Betriebe des Industriezweiges zu konzentrieren; in diesem Zusammenhange wurden 1919/20

[6] Das Werk Bitterfeld ist heute im Besitz der J. G. Farbenindustrie A.-G., seine Produktion beträgt jährlich etwa 4500 t.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Aluminiumfabriken in Horrem und Rummelsburg stillgelegt. Im Lautawerk wird heute vornehmlich die für die Aluminiumerzeugung erforderliche Tonerde aus dem Rohstoff Bauxit gewonnen; in Bitterfeld, dem Lautawerk und dem Erftwerk wird diese Tonerde zu Aluminium verarbeitet. Die Erzeugung der erforderlichen Elektroden ist in der Elektrodenfabrik des Erftwerkes vereinigt, die auch das Lautawerk und Bitterfeld mit Elektroden versorgt. Die Versorgung mit dem wichtigsten Ausgangsstoff, Bauxit, ist den Werken durch Beteiligung der V.A.W. an der Bauxit-Trust A.-G. gesichert, die über große Gruben, namentlich in Ungarn, verfügt (Förderung in Ungarn 1928 zirka 250000 t Bauit).

Der größte Teil der Aluminiumwerke war unter außerordentlichen Bedingungen in kürzester Zeit während des Krieges errichtet worden; dies machte sich sowohl in ihren Anlagen wie in ihrer gesamten Organisation geltend. Ein wesentlicher Faktor im Produktionsgang eines Aluminiumwerkes ist die Energieversorgung. Die Werke waren zum großen Teil an bereits vorhandene Kraftwerke angeschlossen, und zwar bezogen sie vorwiegend verhältnismäßig teuren Braunkohlenstrom. Bitterfeld wurde von dem Kraftwerk Griesheim-Elektron versorgt, Rummelsburg von den Berliner Städtischen Elektrizitätswerken, Horrem und das Erftwerk waren dem Netz des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes angeschlossen, während das Lautawerk über ein eigenes Kraftwerk bei der Grube Erika der Ilse Bergbau A.-G. verfügte. Noch in der Kriegszeit hatte man den Gedanken aufgenommen, die Aluminiumindustrie von der Braunkohle fort zu den Wasserkräften zu verlegen und zu diesem Zwecke bereits im Jahre 1917 mit der Errichtung eines großen Kraftwerkes und anschließend eines Aluminiumwerkes begonnen. An der Errichtung waren neben dem Reich, das auch hier die finanzielle Hilfsstellung leistete, die Firmen Siemens, A.E.G. und Giulini beteiligt. Nachdem bei dem Auseinandersetzungsvorgang in der beginnenden Inflation die privaten Partner ausgeschieden waren, verfügte das Reich über 13,2 Millionen RM Aktien der Innwerk Bayerische Aluminium A.-G., während 1,2 Millionen RM Aktien zur Abgeltung des kapitalisierten Wassergeldes dem bayerischen Staat übergeben worden waren.

Seit dem Jahre 1925 ist das Innwerk in regelmäßigem Betrieb. Seine Stromerzeugung nahm schnell großen Umfang an:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Stromerzeugung des Innwerkes.

Jahr	Stromerzeugung KWh
1925	390 064 252
1926	464 636 772
1927	512 126 739
1928	519 683 760
1929	501 286 081

Das ihm verbundene Aluminiumwerk Töging mit einer Produktionskapazität von 11000 t ist ebenfalls von den V.A.W. übernommen worden. Die Kapazität des Lautawerkes beträgt heute 8—9000 t, die des Erftwerkes rund 14400 t, mithin die gesamte Kapazität der V.A.W. 34400 t, hinzu kommen noch Bitterfeld mit 7500 t und Rheinfelden mit 4000 t, also einer Gesamtkapazität der deutschen Aluminiumindustrie von rund 45000 t. Die V.A.W. besitzen danach über 75% der deutschen Aluminiumindustrie. Die Aluminiumerzeugung betrug in den letzten Jahren:

Die Aluminiumerzeugung der V.A.W.[7]

Jahr	t
1927	28 400
1928	31 700
1929	32 700

Im Verlauf ihrer Entwicklung haben sich die V.A.W. auch an der Aluminiumverarbeitung beteiligt. An Walzwerken haben sie sich die Rheinisch-Westfälische Kupferwerke A.-G. in Olpe/W.[8] angegliedert; ferner beteiligten sie sich im Jahre 1922 an der Gründung der Rheinischen Blattmetall A.-G. in Grevenbroich, sodann besitzen sie 33% der ehemaligen Eisen- und Metallindustrie G. m. b. H., heute Vereinigte Leichtmetallwerke G. m. b. H. in Bonn, an der außerdem die Metallbank, Th. Goldschmidt A.-G. Essen und die Vereinigte Deutsche Metallwerke A.-G. (früher Berg-Heckmann-Selve A.-G., Altena) beteiligt sind. Die Interessen der V.A.W. reichen auch ins Ausland. In Italien

[7] Einschließlich Rheinfelden mit 1927 12 000 t, 1928 und 1929 2000 t.
[8] Im Jahre 1929 Liquidation beschlossen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

haben sie sich unter Einbringung des Hagelund-Verfahrens an der Errichtung einer Tonerdefabrik in Marghera und einer Aluminiumfabrik in Mori (Kapazität 5000 t) beteiligt.

2. Die Stickstoffindustrie.

Die Interessen des Reiches an der Stickstoffindustrie sind ebenfalls erst in der Kriegszeit entstanden. Vor dem Kriege wurde in Deutschland der Bedarf an Stickstoff gedeckt durch rund 115000 t N aus Chilesalpeter, 100000 t N aus schwefelsaurem Ammoniak und etwa 10000 bis 15000 t N aus synthetisch erzeugten Stickstoffverbindungen. Mit Kriegsausbruch fiel die Einfuhr von Chilesalpeter vollständig fort, während die Produktion von schwefelsaurem Ammoniak als Nebenprodukt der Kohlenindustrie mit dem starken Rückgang der Koksproduktion bei sehr verringerter Eisenerzeugung gleichfalls eine außerordentliche Verminderung erfuhr. Dagegen war der Bedarf an Stickstoff durch die notwendige Intensivierung der Landwirtschaft und durch den dringenden Bedarf an Kriegsmaterial (Sprengstoffe usw.) unbegrenzt. Ausbaufähig war allein die Erzeugung synthetischen Stickstoffes, ein Industriezweig, der bei Kriegsausbruch noch in den ersten Anfängen war und in dem vornehmlich die Badische Anilin- und Sodafabrik als Patentinhaberin des Haber-Bosch-Verfahrens, die Aktiengesellschaft für Stickstoffdünger, Knappsack, und die Bayerischen Stickstoffwerke als Patentinhaber des Frank-Caro-Verfahrens (gemeinsame Kalkstickstofferzeugung — im Jahre 1913 rund 10000 t N) und die Chemische Werke Lothringen G. m. b. H. (Gewinnung von Salpetersäure aus der Luft) arbeiteten. Den notwendigen Ausbau der synthetischen Stickstofferzeugung konnten die privaten Unternehmungen in dem erforderlichen Umfang allein nicht durchführen. Das Reich und auch Preußen mußte zu diesem Zwecke den Stickstoffwerken (vor allem der Badischen Anilin- und Sodafabrik) große Darlehen zur Verfügung stellen. Aber die Erweiterung der vorhandenen Anlagen konnte dem außerordentlichen Bedarf nicht genügen. Es mußten neue Werke errichtet werden. Zu diesem Zwecke suchte das Reich die Bayerischen Stickstoffwerke zur Errichtung neuer Werke zu veranlassen, doch weigerte sich dieses private Unternehmen, das außerordentliche Risiko für den Absatz über die Dauer des Krieges hinaus zu übernehmen und verlangte daher vom Reiche eine 15jährige Absatzgarantie. Daraufhin war das Reich gezwungen, zur dringenden Rohstoffversorgung auf eigene Rechnung Stickstoffwerke

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zu errichten, deren Geschäfts- und Betriebsführung auf Grund eines Vertrages vom 31. 3. 1915 für die Dauer von 25 Jahren den Bayerischen Stickstoffwerken überlassen wurde. Es waren dies die Werke Piesteritz bei Wittenberg und Cherzow i. O.-S. Schon im Jahre 1916 waren beide Werke in vollem Betrieb, ausgestattet mit einer Produktionskapazität von

Werk	Kalkstickstoff	Reinstickstoff
Piesteritz	150 000 t	30 000 t
Chorzow	130 000 t	26 000 t

Die Errzeugung von Kalkstickstoff ist von 6000 t Reinstickstoff vor dem Kriege auf 95000 t Reinstickstoff im Jahre 1929 gestiegen. Die Zahl der in der Kalkstickstoffindustrie beschäftigten Arbeiter hat sich von 444 im Jahre 1913 auf 4252 im Jahre 1929 erhöht. Der Verbrauch an Kalkstickstoff hat sich in Deutschland nach dem Kriege wie folgt entwickelt:

Der deutsche Verbrauch an Kalkstickstoff.

Düngejahr	Verbrauch an		
	Stickstoffdüngemittel insgesamt t N	Kalkstickstoff	
		t N	Anteil am Gesamtverbrauch %
1924/25	334 126	52 493	15,7
1925/26	325 024	65 076	20,0
1926/27	392 983	88 343	22,5
1927/28	378 237	89 453	23,7
1928/29	409 871	91 373	22,2

Bei der synthetischen Stickstofferzeugung ist, ähnlich der Aluminiumproduktion, die elektrische Energie ein wichtiger Produktionsfaktor. Das Werk Piesteritz war daher in Anlehnung an das Großkraftwerk Zschornewitz (1917 vom Reich erworben) errichtet, während Chorzow der schlesischen Elektrizitäts- und Gas A.-G. in Gleiwitz angeschlossen wurde. Diese beiden Werke waren in ihrer Energieversorgung auf der Kohle aufgebaut. Noch während des Krieges wurden vom Reich und den Bayerischen Stickstoffwerken gemeinsam zur Karbidgewinnung, der ersten Produktionsstufe der Stickstofferzeugung, eine Wasserkraftanlage in Tscherting-Margaretenberg an der Alz und eine Karbidfabrik im Hardt errichtet und für die Karbidverarbeitung von seiten der Baye-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

rischen Stickstoffwerke die Anlagen in Trostberg an der Alz vergrößert. Nach Kriegsschluß kam Chorzow durch die Teilung Oberschlesiens für die deutsche Erzeugung in Fortfall. Das Werk Piesteritz wurde in die vom Reiche neu gegründete Mitteldeutsche Stickstoffwerke A.-G. eingebracht, im Jahre 1926 an die J. G. für Farbenfabrikation verpachtet. Zur Übernahme der in den Bayerischen Stickstoffwerken errichteten und 1919 vom Reich übernommenen Anlagen in Tscherting-Margaretenberg und der Karbidfabrik im Hardt wurde zur gleichen Zeit die Bayerische Kraftwerke A.-G. gegründet; die Betriebsführung der Anlagen blieb weiter in Händen der Bayerischen Stickstoffwerke, die das erzeugte Karbid in ihrer Fabrik in Trostberg verarbeiten. Da der Bedarf an Kalkstickstoff in der Nachkriegszeit zunahm, errrichtete die Bayerische Kraftwerke A.-G. an Stelle des Werkes Chorzow eine große Karbidanlage, deren Stromversorgung zum Teil durch die 1923 mit der Dr. Alexander Wacker, Gesellschaft für elektrochemische Industrie m. b. H., einer Tochtergesellschaft der J. G. Farbenindustrie, errichtete Alzwerke G. m. b. H., zu einem Teil durch die Innwerke, Bayerische Aluminiumwerke A.-G. erfolgt. Die Stickstoffindustrie kann, unabhängig von den Schwankungen der Stickstoffproduktion, Karbid auf Vorrat produzieren; sie ist daher für die großen Wasserkraftwerke eine sehr willkommene Abnehmerin des inkonstanten Stromes. Seit 1927 ist das enge Verhältnis zwischen den Bayerischen Stickstoffwerken und den Bayerischen Kraftwerken durch eine Interessengemeinschaft bestätigt.

Das Aktienkapital der im Besitze des Reiches befindlichen Stickstoffunternehmungen beträgt:

Mitteldeutsche Stickstoffwerke A.-G. . .	24 Mill. RM
Bayerische Kraftwerke A.-G.	15 Mill. „

Gemeinsam mit den Bayerischen Stickstoffwerken und der Deutschen Saatbau-Gesellschaft gründete das Reich zur Propagierung des Kalkstickstoffes als Düngemittel die Stickstoff-Land G. m. b. H., die über drei große Musterwirtschaften verfügt, auf denen die Erfolge der Kalkstickstoffdüngung nachgewiesen werden.

V. Die Nachfolgewerke der Rüstungswerke.

Während die bisher erwähnte Tätigkeit der öffentlichen Hand auf wenige Grundstoffindustrien beschränkt ist, wo sie einen sehr beachtlichen Umfang angenommen hat, sind die übrigen Interessen des Reiches, so-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

weit sie bei der weiterverarbeitenden Industrie bestehen, sehr zersplittert, daher auch von verhältnnismäßig geringer Bedeutung. Um so größeres Interesse verdient diese Gruppe verschiedener Beteiligungen in ihren wichtigen Bestandteilen hinsichtlich ihrer Entstehung. Bereits vor dem Kriege verfügten das Reich und die Länder über umfangreiche Werkstätten für Heeresbedarf, die während des Krieges außerordentlich erweitert worden sind. Die gesamte, in den Heereswerkstätten beschäftigte Belegschaft betrug 1914 43400 Mann; sie ist während des Krieges auf eine Höchstzahl von 206100 angestiegen und betrug bei Kriegsende immerhin noch 165000 Mann. Sie wurde im Laufe etwa eines Jahres dann bis auf 62000 Mann reduziert. Nach dem Kriege waren die Militärwerkstätten anfangs dem Reichsverwertungsamt im Reichsschatzministerium unterstellt; sie gingen aber noch im Jahre 1919 an die Industrieabteilung des Reichsschatzministeriums über und wurden dort als „Hauptverwaltung der Reichsbetriebe" geführt. Die Betriebe waren über das ganze Reich verstreut und sehr vielseitig, es fehlte ihnen bei Kriegsschluß jegliche einheitliche Leitung. Ihre Zusammensetzung ergibt etwa das folgende Bild:

Werk	Verwaltung	Verwendung
Spandau und Haselhorst	Preußisches Kriegsministerium	Geschützgießerei, Geschoßfabrik, Artilleriewerkstätten, Gewehrfabrik, Munitionsfabrik, Feuerwerkslaboratorium, Pulverfabrik
Siegburg . .	„ „	Geschoßfabrik, Feuerwerkslaboratorium
Lippstadt . .	„ „	Artilleriewerkstatt
Wolfgang . .	„ „	Pulverfabrik
Erfurt . . .	„ „	Gewehrfabrik
Kassel. . . .	„ „	Munitionsfabrik
Ingolstadt . .	Bayerisches Kriegsministerium	Geschützgießerei, Geschoßfabrik, Feuerwerkslaboratorium
München . .	„ „	Artilleriewerkstatt
Dachau . . .	„ „	Pulver- und Munitionsfabrik
Amberg . . .	„ „	Gewehrfabrik
Kiel	Reichsmarineamt	Kaiserliche Werft
Friedrichsort.	„	Torpedowerkstatt
Rüstringen .	„	Werft, Torpedo- und U-Boot-Werkstatt

Eine Schließung der Werkstätten würde zu jenem Zeitpunkt mit Rücksicht auf die immer noch sehr hohe Belegschaft von 62000 Mann angesichts der äußerst ungünstigen sozialen und wirtschaftlichen Lage

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Deutschlands eine ganz außerordentliche Härte für die Belegschaft bedeutet haben. Andererseits war der Auftragsbestand auf ein Minimum herabgesunken, überdies eine Weiterführung der Werkstätten in der alten Form und mit den alten Aufgaben nach den Bestimmungen des Vertrages von Versailles nicht möglich. Es mußte daher eine Umstellung aller Betriebe, und zwar in kürzester Zeit, erfolgen. Mit der Einführung eines neuen Produktionsplanes wurden aber große Teile der Anlagen wertlos und Neuanschaffungen in großem Umfange notwendig. In dem Bestreben, ihre Existenz zu retten, versuchten die Betriebe ohne zentrale Leitung möglichst unverzüglich die Produktion in neuer Form wieder in Gang zu bringen und gingen daher zur Fabrikation irgendwelcher Gegenstände über, die ihnen dank geringer Rohstoffbearbeitung zur Produktionsaufnahme geeignet erschienen. Nach kurzer Zeit zeigte sich die völlige Unwirtschaftlichkeit dieses Vorgehens, an dessen Stelle eine Zusammenfassung der Betriebe unter einheitlicher Leitung und die Aufstellung eines Produktionsplanes auf weite Sicht notwendig war. Dazu war der Kapitalbedarf für diese Betriebe bereits unübersehbar geworden; die Werkstätten fanden sich im Haushalt des Reiches dauernd mit großen Zuschußbeträgen, während umgekehrt die Durchführung einer rationellen Umstellung der Betriebe auf industrielle Friedensproduktion durch die immer noch bestehende enge Bindung an eine Behörde sowohl aus politischen wie sozialen Umständen sehr gehemmt wurde. Zur Behebung dieser Schwierigkeiten erfolgte im Juni 1920 die Gründung der Deutschen Werke A.-G.; in sie wurden die gesamten Heeres- und Marinebetriebe eingebracht, mit Ausnahme der Sächsischen Militärwerkstätten, die verpachtet waren. Als Gegenwert für die bereits vom Reiche zur Verfügung gestellten großen Mittel übernahm das Reich das gesamte Aktienkapital und äußerdem eine größere Summe von Genußscheinen. Der Mangel an Betriebsmitteln hielt aber auch in den nächsten Jahren an, da die Bilanz durch die Amortisatioon der außerordentlich hohen ersten Umstellungskosten stark belastet war. Es folgten bereits im Jahre 1921 und weiter im Jahre 1923 Kapitalerhöhungen, außerdem wurde 1923 vom Reichsschatzministerium ein weiteres großes Darlehen zur Verfügung gestellt. In kurzer Zeit mußten den Werken weitere Mittel gewährt werden, die teils zum Erwerb von Anlagen und Material, teils unmittelbar als Umstellungsinvestierungen verwandt wurden. Es ist ohne Erfolg, diese Beträge im einzelnen zu ermitteln, die, in einer Zeit stärkster

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Geldentwertung zur Verfügung gestellt, nach ihrer tatsächlichen Kaufkraft doch nicht, auch nicht bei einer schematischen Umrechnung auf Goldwert, erfaßt werden können. Zum Teil sind die Mittel für unproduktive Arbeit eingesetzt worden und müssen als eine besondere Form der Erwerbslosenunterstützung angesehen werden.

Bei Aufstellung des endgültigen Produktionsprogrammes waren nur teilweise wirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend. Grundlage sollte das Eisen bilden, und alle Stufen der Verarbeitung, vom Roheisen bis zum Fertigprodukt, sollten in das Programm eingeschlossen werden. So wurden die Geschützgießereien und Geschoßfabriken vornehmlich zu Hüttenwerken umgebaut, Artilleriewerkstätten und zum Teil auch die Anlagen der Werften wurden Maschinenfabriken, während Gewehr- und Munitionsfabriken sowie Feuerwerkslaboratorien zu Apparate- und Metallwarenfabriken ausgebaut wurden. Da aber sich das Reich als Konkurrrent alter, erfahrener Privatunternehmen möglichst wenig betätigen sollte, wurde die Auswahl der herzustellenden Fabrikate, soweit dies möglich war, auf neue, noch nicht eingeführte Produkte, meist patentierte Fabrikate, beschränkt. Dabei war es unvermeidlich, daß wiederholt die Herstellung eines Produktes aufgenommen und bald als unrentabel wieder aufgegeben werden mußte. Nach den ersten Jahren des Experimentierens beschränkten sich die Deutschen Werke vornehmlich auf die Herstellung von landwirtschaftlichen Maschinen, Motorrädern, Motoren, Spinnereimaschinen und Holzerzeugnissen. Diese Beschränkung auf ein so zersplittertes Produktionsprogramm zeigt deutlich die Schwierigkeiten des Unternehmens. Durch vorhandene Martinöfen und Walzwerke war die Eigenversorgung mit Rohstoffen und Halbzeug zum großen Teil ermöglicht. Die außerordentliche Größe des Unternehmens und die Vielseitigkeit seiner Produktion machte aber immer mehr eine rationelle einheitliche Leitung unmöglich. Im Jahre 1923 wurden daher zunächst die verschiedenen Produktionsgebiete auf bestimmte Betriebe vereinigt, um so eine möglichst ausreichende Beschäftigung für diese Werke zu erreichen. Nach Vornahme der Produktionszusammenlegung wurden in Spandau hergestellt: Hütten- und Gießereiprodukte, Landmaschinen, Maschinenteile für Eisenbahnen und Automobilindustrie, Karosserien, Kompressoren, Metallbettstellen, Schrauben- und Holzbearbeitungsmaschinen; in Haselhorst Motorräder und Zubehörteile; in Siegburg Stahlwerks- und Walzwerksprodukte; in Amberg vornehmlich Präzisionswerkzeuge; in Ingol-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

stadt Spinnereimaschinen und deren Teile. Die Gewehrfabrik in Erfurt wurde in eine Schreibmaschinenfabrik umgestellt und 1924 in die gemeinsam mit der A.E.G. gegründete „A.E.G. — Deutsche Werke A.-G." eingebracht. Heute ist diese Gesellschaft in ausschließlichem Besitze der A.E.G.

Bereits im Jahre 1923 wurden die Aktien der Deutschen Werke A.-G. an der Börse eingeführt und kamen damit teilweise in privaten Besitz. Im Jahre 1924 erfolgte eine sehr scharfe Zusammenlegung des Aktienkapitals. Die Goldbilanz wies ein Aktienkapital von 29 Millionen GM, Reserven in Höhe von 5,8 Millionen GM und Darlehen des Reichsschatzministeriums von 10 Millionen GM aus. Die Grundstücke wurden insgesamt mit 13 Millionen GM und die Anlagen mit 25,5 Millionen GM bewertet. Der Kapitalmangel des Unternehmens war aber immer noch nicht befriedigt, die Beschaffung von Mitteln jedoch in dieser Zeit sowohl an öffentlichem wie an privatem Kapital unmöglich. Unter diesen Umständen machte sich die Konzentration der Verwaltung dieses großen Apparates besonders ungünstig bemerkbar. Man beschloß daher die Auflösung der Deutschen Werke A.-G., um an ihre Stelle mehrere selbständige Einzelunternehmungen zu setzen in der Erwartung, daß diese kleineren Werke leichter in sich zu einer gewissen Rentabilität und, dank besserer Kontrolle und geringeren Kapitalbedarfes auch zu größerer Kreditfähigkeit gelangen könnten. Nach der bereits erfolgten Produktionsteilung bot diese Umstellung geringere Schwierigkeiten. Es wurden Anfang des Jahres 1925 gegründet:

Die Nachfolgeunternehmungen der deutschen Werke A.-G.

Firma	Aktienkapital Mill. RM	Aktionäranteil	%
Deutsche Industriewerke A.-G., Spandau	8	Deutsche Werke A.-G.	100
Deutsche Kraftfahrzeugwerke A.-G., Haselhorst	5	Deutsche Werke A.-G.	100
Deutsche Stahl- und Walzwerke A.-G., Siegburg	4	Deutsche Werke A.-G.	100
Deutsche Spinnereimaschinenbau-A.-G. Ingolstadt	4	Deutsche Werke A.-G.	74
		Bayerischer Staat	26
Deutsche Präzisionswerke A.-G., Amberg	1	Deutsche Werke A.-G.	50
		Bayerischer Staat	50
Deutsche Werke Kiel A.-G.	7,5	Reichsfinanzminister.	100

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Um das Aktienkapital der neuen Gesellschaften möglichst niedrig zu halten, waren bei einigen Werken die Grundstücke und zum Teil auch die Anlagen vom Reich übernommen worden und den Gesellschaften nur pachtweise zur Verfügung gestellt. Nachdem die Umwandlung vollständig durchgeführt war, wurde die Deutsche Werke A.-G. liquidiert und das Gesamtvermögen in die bereits 1923 gegründete Dachgesellschaft für sämtliche wirtschaftlichen Interessen des Reiches, die Vereinigte Industrieunternehmungen A.-G. (Viag) übernommen. Für die Verwertung der bei dieser Umstellung stillgelegten Betriebe wurde von der Viag die Industrieanlagen G. m. b. H. gegründet.

Zwei Werke aus dem Deutsche Werke-Komplex sind inzwischen abgestoßen worden: die Deutsche Kraftfahrzeugwerke A.-G. ist mit der Deutsche Industriewerke A.-G. fusioniert. Ihre Karosseriefabrikation ist an die Ambi-Budd-Werke, mit denen sie schon vorher zusammengearbeitet hatte, übergegangen. Die Deutschen Stahl- und Walzwerke in Siegburg sind von einem privaten Industriekonzern erworben worden. Die Deutschen Werke in Kiel, die in erster Linie heute als Werft der Reichsmarine arbeiten, wurden in Verfolg der Bestimmungen des Vertrages von Versailles nicht von der Viag übernommen, sondern blieben in unmittelbarem Besitze des Reiches. Drei Unternehmungen aus dieser Gruppe haben sich erhalten können und zu rationell ausgebauten, konkurrenzfähigen Industriebetrieben entwickelt, wenngleich sie alle in letzter Zeit unter den schweren Konjunkturrückschlägen sehr zu leiden haben. Das aus den Deutschen Werken hervorgegangene größte Unternehmen, die Deutsche Industriewerke A.-G., Spandau, umfaßt heute den Produktionsgang von der Stahl- bis zur Fertigproduktion (Maschinen, Bettstellen, Motoren)[9]. Das Unternehmen hat im vergangenen Jahr die bisher vom Reich nur pachtweise übernommenen Grundstücke käuflich erworben. Die Deutsche Spinnereimaschinenbau A.-G. hat in den ersten Jahren den Textilmaschinenbau von Krupp in ihren Betrieb übernommen; unter den zunehmenden schwierigen Verhältnissen, besonders auf dem Gebiete des Textilmaschinenbaues, hat sie in letzter Zeit schwer zu kämpfen. Die Deutsche Präzisionswerkzeug A.-G. konnte anfangs ihre Produktion und den Absatz erheblich steigern. Sie ist aber auch von der allgemeinen Wirtschaftslage der letzten Jahre sehr betroffen worden.

[9] Die Gesellschaft gehört dem Stahlwerks-Verband mit einer Stabeisenquote von 90 000 t an.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Den erwähnten industriewirtschaftlichen Betätigungen gegenüber spielen die übrigen unmittelbaren und mittelbaren Interessen des Reiches eine weit geringere Rolle, die ebenfalls zu einem Teil aus den allgemeinen Versorgungsaufgaben der Kriegszeit, zu einem Teil in der Verwirrung der ersten Nachkriegsjahre zufällig entstanden sind. Gerade wegen der besonderen Umstände ihres Entstehens konnte ihre erste Entwicklung nicht planmäßig auf Grund von seit langem erworbenen Erfahrungen erfolgen; erst nachträglich und allmählich mußten die Betriebe, dabei unter besonders schwierigen wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen, aus dem Provisorium in organisierte und konkurrenzfähige Unternehmungen überführt werden. Hierzu war es von großem Vorteil, daß sie schon früh in einer Dachgesellschaft, der Vereinigte Industrieunternehmungen A.-G. (Viag), zusammengefaßt worden waren; damit blieb der Ausbau nicht auf das einzelne Unternehmen beschränkt, sondern wurde im Zusammenwirken der Unternehmungen vollzogen.

B. Gründe für eine Expansion der öffentlichen Unternehmungen in der Industriewirtschaft.

Die wichtigsten Industrieinteressen des Reiches liegen auf dem Gebiete der Aluminium- und Stickstofferzeugung, also Industriezweigen, deren gemeinsame Grundlage die Elektrizitätswirtschaft ist, die gerade das dritte große industrielle Betätigungsgebiet der Reichsunternehmungen darstellt. Aus diesem sachlichen Zusammenhange konnte eine planvolle Zusammenarbeit begonnen werden. Auf den umfangreichen Strombedarf gestützt, den die Aluminiumwerke, verstärkt durch die Aufnahmefähigkeit der Stickstoffwerke an inkonstantem Strom haben, konnte die Errichtung der großen Wasserkraftanlagen des Innwerkes und Alzwerkes wirtschaftlich gesichert werden. Ähnlich ist das Verhältnis zwischen den Kraftwerken Golpa und Zschornewitz der reichseigenen Elektrowerke A.-G. und den Werken Piesteritz und Lauta; rund ein Drittel der Stromerzeugung der Elektrowerke wird heute von Piesteritz, ein Sechstel vom Lautawerk, zusammen also rund die Hälfte von diesen beiden eng verbundenen Werken beansprucht. Die sachlichen Beziehungen blieben nicht auf die beiden genannten Zusammenhänge beschränkt. Überall wuchsen innerhalb der durch die Viag zusammengefaßten Unternehmungen die ursprünglich isolierten Interessen der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

einzelnen Werke zu einem planmäßig geleiteten Ganzen zusammen, dabei durch sachliche oder finanzielle Interessen vielfach nicht nur mit Ländern und Kommunen, sondern auch mit privaten Unternehmungen verbunden. Gerade diese Entwicklung zu einem planmäßig aufgebauten Gesamtzusammenhang setzte voraus, daß Anlagen zur Abrundung und Ergänzung im Laufe der Zeit erworben oder errichtet wurden, ohne daß darin eine planmäßige Ausbreitung staatlicher Interessen in der Industriewirtschaft, etwa zur Einschränkung der privaten Wirtschaft, gesehen werden kann.

I. Die Wirkungen der Subventionen.

Von den zumeist unerheblichen Übernahmen und Gründungen, die der Abrundung des vorhandenen Besitzstandes dienten, sind die Erweiterungen zu unterscheiden, die völlig unabhängig von allen privatwirtschaftlichen, aber auch gemeinwirtschaftlichen Bestrebungen aus der Subventionspolitik der Nachkriegsjahre entstanden sind. Die starken Einwirkungen, die aus der gewandelten Wirtschaftslage der Nachkriegsjahre viele Unternehmungen in ihrer Produktion wie in ihrem Absatz beeinflußten, trafen in zahlreichen Fällen auf Gebilde, die bei mühsam gewahrtem Anlagekapital von flüssigen Mitteln ganz oder nahezu entblößt waren. Hinzu kam, daß nach der Stabilisierung der Währung die Rationalisierungsbestrebungen viele Unternehmungen dazu verleiteten, ihr Betriebskapital in Anlagen zu verwandeln, damit zwar ihre Leistungsfähigkeit zu steigern, zugleich aber, um die erforderlichen Betriebsmittel wieder herzustellen, Verpflichtungen zu drückenden Zinsbedingungen einzugehen. Unrentabilität, Erwerbslosigkeit der beteiligten Belegschaften, Wegfall der lokalen und allgemeinen Steueraufkommen, Gefährdung des deutschen Kredits und zahlreiche andere Störungen der Wirtschaft waren die Folge dieser Verhältnisse. Die öffentliche Hand hat in einer bedeutenden Zahl von Fällen geglaubt, durch die Gewährung von Darlehen zu Sätzen, die bedeutend unter den sonst geltenden Zinssätzen lagen, derart erschütterte Unternehmungen stützen zu müssen. Von der Wirtschaft ist die Hilfe öffentlicher Stellen auch regelmäßig mit Nachdruck gefordert worden, und zwar zu einem Zeitpunkte, zu dem dieselbe Wirtschaft gegenüber der Expansion öffentlich-wirtschaftlicher Betätigung schärfsten Widerspruch erhob. Dabei war es völlig unvermeidbar, daß aus den Hilfsmaßnahmen zumindest eine mittelbare Anteilnahme der öffentlichen Hand an den unterstützten

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Unternehmungen und Wirtschaftszweigen, wenn nicht eine unmittelbare Beteiligung entstehen mußte. Es sei an die umfangreichen Subventionen erinnert, die in den letzten Jahren fortgesetzt aus öffentlichen Mitteln der Bauwirtschaft zugeflossen sind, wobei als unvermeidbare Folge der öffentlichen Bezuschussung Bauunternehmungen und Bauherren-Organisationen der öffentlichen Hand gebildet worden sind. Nicht zum wenigsten die Hinweise der Wirtschaft auf die Gefährdung ihrer Erzversorgung, die später zu den wiederholten Subventionen des Siegerlandes führten, bildeten die Ursache dafür, daß die der Ilseder Hütte während des Krieges in größerem Umfange gewährten Mittel auf den vom Reich ausgeübten Druck hin in eine Beteiligung umgewandelt wurden, die heute von der Viag gehalten wird, ohne daß aus dieser 25%igen Anteilnahme nennenswerte wirtschaftliche Konsequenzen erwachsen wären. Nach Beendigung der Inflation zeigte es sich, daß die eisenerzeugenden Werke, die bei der Teilung Oberschlesiens auf der deutschen Seite verblieben waren, in ihrer vorhandenen verstümmelten Form nicht weitergeführt werden konnten. Es wurde daher von ihren Eigentümern beschlossen, die gesamten oberschlesischen Anlagen in einem neu zu gründenden Unternehmen, der Vereinigte Oberschlesische Hüttenwerke A.-G., einzubringen. Darüber hinaus war es aber erforderlich, die Anlagen wieder instandzusetzen, umzustellen und zu entwickeln. Hierzu wurden sehr erhebliche Mittel benötigt, die weder von den Eigentümern noch von den ihnen nahestehenden Banken dauernd gewährt werden konnten. Ausländisches Kapital war aber für ein so schwieriges Gebiet wie Oberschlesien schwer zu gewinnen. Die Hilfe öffentlicher Stellen erschien bei dieser Sachlage den Beteiligten als einziger Ausweg. In der Tat wurde bei Gründung des Unternehmens vom Reich ein Darlehen gewährt, das nur zu einem kleinen Teil von den Gründern, in Höhe von 36 Millionen RM von den neu gegründeten Unternehmen übernommen wurde. Das Darlehen ist unter außerordentlich günstigen Bedingungen gegeben, für die ersten fünf Jahre zinsfrei, von da ab mit dem niedrigen Zins- und Amortisationssatz von 1,5 bis 5%. Trotzdem bleibt es fraglich, ob das Unternehmen das sehr beträchtliche Darlehen in absehbarer Zeit abtragen kann und wie weit die Interessen des Reiches an diesem Unternehmen nur die eines Gläubigers bleiben werden. In diesem Zusammenhang sei weiterhin die Reichsbeteiligung an der Rheinische Metallwaren- und Maschinenfabrik A.-G. Düsseldorf erwähnt, die ebenfalls auf einen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

im Jahre 1925 vom Reiche gewährten Kredit in Höhe von 10 Millionen RM zurückzuführen ist. Das Unternehmen war durch Schwierigkeiten in seinem Fortbestand gefährdet, die den etwa für die Deutsche Werke A.-G. angegebenen Verhältnissen entsprachen. Im Falle Rheinmetall bestand ein besonderes öffentliches Interesse an der Aufrechterhaltung des Betriebes deshalb, weil das Unternehmen allein zur Rüstungsproduktion zugelassen war. Bei der Kapitalerhöhung des Unternehmens im Jahre 1928 löste es seine Verpflichtungen gegenüber dem Reich durch Überlassung von Aktien ab, das damit die Majorität erhielt, die der Viag als der Treuhänderin der industriellen Interessen des Reiches übergeben wurden.

Der starke Umfang, in dem während der Nachkriegsjahre von wirtschaftlichen Unternehmungen die Hilfe öffentlicher Mittel gefordert und erreicht wurde, läßt es angezeigt erscheinen, besonders darauf hinzuweisen, daß in den hier entstandenen Schuldverhältnissen eine dauernde Quelle für eine zwangsweise Expansion der öffentlichen Hand in ihrer wirtschaftlichen Betätigung gegeben ist. Dies gilt nicht nur für die vom Reich und den Ländern gewährten Subventionskredite, sondern in gleichem Maße für alle die Hilfsmaßnahmen, die von den Kommunen innerhalb ihres örtlichen Umkreises geleistet worden sind.

Die vorangehende Darstellung industrieller Unternehmungen im Besitze der öffentlichen Hand ist lediglich zur Beleuchtung der Zusammenhänge gegeben, verzichtet also darauf, vollständig zu sein. So ist auf die Anteilnahme der Kommunen an Werken der Baustoffindustrie und Hilfsgewerben der Bauwirtschaft nicht eingegangen worden. Ein Katalog der industriewirtschaftlichen Erwerbsbetätigung der öffentlichen Hand ist auch deshalb schwerlich möglich, weil die Formen der Anteilnahme außerordentlich vielfältig, weit mehr den besonderen Umständen, die jeweils zu der Anteilnahme führten, angepaßt sind, als daß sie einem wirtschaftlichen Plane entsprachen. Auch über die jeweilige Bedeutung der Betätigung gibt eine Aufzählung keinen Aufschluß. Wollte man über die Betätigung öffentlicher Stellen in der deutschen Industrie ein allgemeines Urteil abgeben, so müßte es gerade dahin zusammengefaßt werden, daß die industriewirtschaftliche Betätigung öffentlicher Stellen in Deutschland ursprünglich jedes Planes entbehrte, also auch nicht Teil eines umfangreicheren Planes zur Gestaltung der Gesamtwirtschaft war, daß, soweit planmäßige Zusammenhänge bestehen, die Ordnung nachträglich in das Vorhandene eingebaut

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

worden ist und dabei weder neuartige wirtschaftliche Ideen noch weittragende politische Vorstellungen den Maßstab abgegeben haben, daß vielmehr nahezu ausnahmslos früher oder später die Formen und Grundsätze der privaten Wirtschaft übernommen worden sind. Ein Teil der öffentlichen Unternehmungen ist in die Form von Aktiengesellschaften gekleidet und aus dem hemmenden Zusammenhang der behördlichen Verwaltung losgelöst. Der innere Aufbau ist heute vorwiegend nach rationalen Grundsätzen durchgeführt in der Absicht, die Erwerbsfähigkeit der öffentlichen Unternehmungen mit der privaten Wirtschaft wettbewerbsfähig zu gestalten. Für die Beurteilung ihrer heutigen Leistungsfähigkeit können daher öffentliche und private Unternehmungen weitgehend gleichgestellt werden.

C. Die Leistungsfähigkeit öffentlicher und privater Unternehmungen in der Industriewirtschaft.

Immerhin ergeben sich aber für einen derartigen Vergleich daraus nicht unbedeutende Schwierigkeiten, daß zwischen den Eigentümern — öffentliche Hand und privater Aktionär — sehr wichtige Unterschiede bestehen, die gerade unter dem Einfluß der wirtschaftlichen Verhältnisse der Nachkriegszeit vertieft worden sind. Zunächst unterscheiden sich die Unternehmungen je nach ihrem Eigentümer in der Fähigkeit, ihre Kapitalkraft zu verstärken. Hier dürften für die Nachinflationsjahre zwei Abschnitte zu unterscheiden sein: Zunächst war für die private Wirtschaft die Schwierigkeit in der Kapitalbeschaffung sehr groß, die Kapitalzinssätze hatten eine nur mühsam tragbare Höhe, und die Wettbewerbsfähigkeit der privaten Wirtschaft gegenüber gleichartigen ausländischen Unternehmungen war stark gehemmt. Die öffentlichen Unternehmungen, getragen von öffentlichen Körperschaften, die in den ersten Jahren nach Abschluß der Inflation verhältnismäßig reich an flüssigen Mitteln waren, sahen sich demgegenüber im Vorteil, da sie bei ihrer Kapitalnachfrage nicht notwendig auf den Kapitalmarkt zurückgreifen mußten. Ihre Vorzugsstellung wurde noch dadurch verstärkt, daß die Erträge der Unternehmungen für den öffentlichen Haushalt, namentlich des Reiches und der Länder — dies gilt noch heute — verhältnismäßig bedeutungslos sind, daß ihnen daher vielfach die Verwertung ihrer Erträge in eigenen Betrieben ermöglicht wurde, während die privaten Unternehmungen zu Gewinnausschüttungen gezwungen waren,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nicht nur für geliehenes Kapital, sondern auch für die eigenen Mittel, um ihre zukünftige Kapitalwerbung zu sichern. In den letzten Jahren hat sich die Situation insofern verschoben, als die allgemeine Finanzlage der öffentlichen Körperschaften ungünstig, die Kassenlage zeitweilig sehr ungünstig war, der Kapitalbeschaffung auf dem Kreditwege aber, soweit es sich um inländischen Kredit handelte, die geringe Leistungsfähigkeit des deutschen Kapitalmarktes, bei Auslandskrediten die bekannten Einengungen entgegenstanden. Die Folge war, daß sich die öffentlichen Unternehmungen nur selten und in verhältnismäßig sehr geringem Maß an ihren Kapitalträger, aber auch kaum unmittelbar an den Kapitalmarkt wenden konnten, zumal die Kapitalaufnahme öffentlicher Unternehmungen am Kapitalmarkt im allgemeinen auf die langfristige Kreditnahme beschränkt ist, weil eine teilweise Überführung der Unternehmungen in privaten Besitz auf Schwierigkeiten aus politischen, teilweise auch steuerlichen Gründen zu stoßen pflegt. Für die letzten Jahre ist also eher eine Benachteiligung der öffentlichen Unternehmungen in ihrer Finanzierung festzustellen, soweit nicht die eigentümliche Verbindung industrieller und bankmäßiger Betätigung in den Erwerbsgesellschaften der öffentlichen Hand einen gewissen Ausgleich ermöglicht. Hierzu sei als Beispiel die Finanzierung der reichseigenen Unternehmungen gegeben:

I. Die finanzielle Lage der Unternehmungen — ihre Rentabilität.

Die industriellen Unternehmungen des Reiches befinden sich zumeist in den Händen einer Kontrollgesellschaft, der Vereinigte Industrieunternehmungen A.-G., durch die allein die Finanzierung der Unternehmungen erfolgt. Die Viag, die in ausschließlichem Eigentum des Reiches ist, verfügt zugleich in der Reichskreditgesellschaft A.-G. über ein Bankinstitut mit weitreichenden nationalen und internationalen Beziehungen. Teilweise auf die Reichskredit-Gesellschaft, teilweise auf ihre eigene internationale Kreditfähigkeit gestützt, hat die Viag zum Ausbau der Aluminium- und Stickstoffanlagen, insbesondere der erforderlichen Kraftwerke, den Unternehmungen große Baudarlehen gegeben oder ihnen wie den übrigen Elektrounternehmungen Auslandskredite zu verhältnismäßig günstigen Bedingungen vermittelt. Für diese Finanzierungstätigkeit geben die in der Bilanz der Viag ausgewiesenen Forderungen und Bürgschaften einen Anhalt:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Forderungen und Bürgschaften der Viag.

Geschäftsjahr	Aktienkapital	Forderungen	Bürgschaften
	in Mill. RM		
1924/25	120	16,8	13,6
1925/26	120	40,5	36,3
1926/27	120	57,0	33,6
1927/28	120	37,4	40,9
1928/29	120	35,3	76,1
1929/30	160	33,3	76,0
1930/31	160	34,3	74,3

Umgekehrt weisen einige Unternehmungen des Reiches dank dieser Finanzierung einen starken Anteil des fremden Kapitals an ihren gesamten Mitteln aus.

In ähnlicher Weise werden die preußischen Unternehmungen von ihrer Dachgesellschaft, der Vereinigten Elektrizitäts- und Bergwerks-Aktiengesellschaft (Veba), die entsprechend die Aktien fast aller preußischen Industrieunternehmungen hält, durch Darlehen oder Kapitalübernahme finanziert. Auch hier ist die finanzielle Konzentration der öffentlichen Interessen in eine Hand aus privatwirtschaftlichen Erwägungen erfolgt. Einmal ist die Kapitalbeschaffung, insbesondere von ausländischem Kapital, dadurch sehr erleichtert, daß die kapitalaufnehmende Gesellschaft einen so großen und vielseitigen Vermögenskomplex umfaßt, dann wird auf diesem Wege eine bestmögliche Kapitalverteilung und ein Ausgleich unter den verschieden arbeitenden Einzelunternehmungen ermöglicht.

Die Erträge der Aluminium- und Stickstoffindustrie haben sich, wie die Übersicht zeigt, in den letzten Jahren günstig entwickelt:

Dividendenentwicklung der führenden öffentlichen Unternehmungen der Aluminium- und Stickstoff-Industrie.

(in %)

Jahr	Vereinigte Alum.-Werke A.-G.	Innwerk Bayer. Alum.-A.-G.	Erftwerk A.-G.	Mitteldt. Stickstoffwerke A.-G.	Bayer. Kraftwerke A.-G.	Alzwerk G. m. b. H.
1925	7 1/2	6	5	8	6	6
1926	8	6		8	6	6
1927	9	6	8	8	6	6
1928	9	6	8	8	6	6
1929	9	6	8	8	6	6
1930	9	6	6	7	5	6

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Im preußischen Bergbau wurden in den letzten Jahren folgende Dividenden ausgeschüttet:

Jahr	Preußische Bergwerks- u. Hütten A.-G. %	Bergwerks-Gesellschaft Hibernia %	Bergwerks-A.-G. Recklinghausen %
1925	—	0	0
1926	4	5	4
1927	5	4	5
1928	4	0	0
1929	5	5	6

Die Umstellungsbetriebe des Reiches (ehemalige Heereswerkstätten) haben bis heute nennenswerte Erträge nicht erzielen können; zu einem Teil arbeiten sie noch immer mit Verlust. Erst jetzt kann die Umstellung als beendet angesehen werden, daher waren die Betriebe bisher durch besonders hohe Abschreibungen und Rückzahlungen belastet. Dazu wirkten sich gerade für sie die Konjunkturrückschläge besonders stark aus. Im übrigen bedeuten die Dividendenleistungen der Unternehmungen nicht allzu viel. Die Vereinigung des Kapitals in einer Hand, deren Kassen- und Finanzlage auch durch hohe Leistungen der Gesellschaften nicht sehr beeinflußt würde, mildert den Zwang zur Dividende erheblich und ermöglicht es, wie bereits angegeben, an Stelle der Ausschüttung eine Politik der Selbstverwaltung zu treiben.

II. Der technische Stand.

In ihrer technischen Leistungsfähigkeit stehen die öffentlichen Unternehmungen heute kaum hinter den privaten Industriebetrieben zurück. Das gilt auch für die staatlichen Bergbaubetriebe, nachdem sie, aus der fiskalischen Verwaltung losgelöst, in die privatrechtliche Form der Aktiengesellschaft gekleidet sind. Die großen natürlichen Unterschiede, die im Bergbau von Werk zu Werk namentlich infolge der geologischen Bedingungen bestehen, lassen hier einen zuverlässigen Vergleich mit anderen Unternehmungen des Bergbaues nicht zu. Außerdem waren die staatlichen Bergbaubetriebe bis zu ihrer Umstellung in privatrechtliche Unternehmungsform in ihrer Leistungsfähigkeit außerordentlich behindert durch die sehr komplizierte und langsam arbeitende Organisation, in die sie als staatlicher Verwaltungsbetrieb eingegliedert waren. Ein großer Teil der Arbeiter war im Beamtenverhältnis be-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schäftigt, ein Umstand, der die Leitung und damit die Förderkosten ungünstig beeinflussen mußte. Besonders nachteilig wirkte es sich aus, daß die leitenden Kräfte ebenfalls im Beamtenverhältnis arbeiteten, ihr Einkommen daher, auch wenn es eine der höchsten Besoldungsgruppen erreichte, weit hinter den in der privaten Industrie gezahlten Gehältern zurückblieb. Ein häufiger Wechsel in der Leitung infolge des Überganges der besten Kräfte zur privaten Industrie war die kaum vermeidbare Folge. Die Mängel im staatlichen Bergbau dürften durch die Umwandlung der Betriebe in selbständige Aktiengesellschaften beseitigt sein. Die Leistungsfähigkeit der staatlichen Betriebe bleibt aber auch heute noch dadurch gehemmt, daß der Staat im Verfolg seiner allgemeinwirtschaftlichen Aufgaben nicht die radikalen Maßnahmen möglichst rationeller Betriebsführung, wie sie die private Wirtschaft wiederholt angewendet hat, ergreifen kann, namentlich die Stillegung ungünstig arbeitender Betriebe. Dabei haben die staatlichen Bergwerksbetriebe während des Krieges ihre Förderung ohne Rücksicht auf Wirtschaftlichkeit ganz besonders steigern müssen und daher bis heute unter besonderem Kapitalaufwand für die Ersetzung der im Kriege stark geschädigten Anlagen zu leiden. Berücksichtigt man diese erschwerenden Momente, so gewinnt die langsam steigende Förderung der beiden größten staatlichen Bergwerksbetriebe in den letzten Jahren an Bedeutung. Es sei noch darauf hingewiesen, daß die Hibernia bei ihrer Übernahme durch den Staat in keinem besonders guten Zustande war, da angesichts der 1904 bekannt gewordenen Verstaatlichungsbemühungen um diese Gesellschaft ein planmäßiger und erfolgreicher Ausbau des Unternehmens bis zur endgültigen Übernahme durch den Staat im Jahre 1917 nicht mehr erfolgt ist. Die Bergwerksgesellschaft Recklinghausen hat sich dagegen seit 1908 recht gut entwickeln können, zumal sie mit ausreichenden Betriebsmitteln ausgestattet war.

Auch sonst lassen sich nur wenige öffentliche Betriebe in ihrer technischen Leistungsfähigkeit einschränkungslos mit den privaten Betrieben ihres Industriezweiges vergleichen. Die Aluminiumwerke des Reiches zeigen innerhalb Deutschlands einen gewissen Monopolcharakter; den ausländischen Betrieben stehen sie in ihrer technischen Höhe und ihrer Wettbewerbsfähigkeit nicht nach. Die Stickstoffbetriebe des Reiches arbeiten unter Führung eines privaten Unternehmens. Für die Nachfolgewerke der früheren Militärwerkstätten entfällt jede Vergleichsmöglichkeit; hier ist zunächst eine ungewöhnliche Leistung vornehmlich

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

organisatorischer Art zu vollbringen, die nicht auf die Produktionsbetriebe beschränkt bleiben darf; denn gleichzeitig muß der Markt für die erzeugten Produkte, und zwar in Zeiten ungünstiger Konjunktur, erschlossen werden. Eine Aufgabe in diesem Ausmaße, zugleich behaftet mit zahlreichen Störungen, ist für ein privates Unternehmen kaum möglich, da sich schwerlich Kapital fände, das ein derartiges Risiko übernehmen wollte.

III. Die Bedeutung der Gesellschaftsform.

Wiederholt ist bereits darauf hingewiesen worden, daß die öffentlichen Unternehmungen zumeist in die privatrechtliche Form der Aktiengesellschaft eingekleidet worden sind, zu einem Teil infolge der Erfahrungen, die bei der Entstehung der großen, dem Reiche gehörenden Betriebe gemacht worden sind. Sowohl die Aluminium- wie die Stickstoffwerke mußten in Auswirkung der Kriegsereignisse in kürzester Zeit und unter ungewöhnlichen Umständen errichtet und ausgebaut werden. Schnelle Entscheidung und umgehende Durchführung der Entschlüsse im Zusammenwirken mit privaten Unternehmungen waren erforderlich. Hierbei erschien ein langsam und schwerfällig arbeitender bürokratischer Apparat ungenügend, andererseits konnten neue Organisationsformen in der zur Verfügung stehenden Zeit weder gefunden noch geprüft werden. Man wählte also für die neuen Unternehmungen die Form der Aktiengesellschaft, die sich in der weiteren Folge auch als die meist geeignete erwies. Daher wurden in der Nachkriegszeit Unternehmungen des Reiches, der Länder und Kommunen, die bereits länger bestanden hatten und in öffentlich-rechtlicher Form geführt worden waren, aus der fiskalischen Verwaltung ausgegliedert und in Aktiengesellschaften umgebildet, die, wie ausgeführt, teilweise in Dachgesellschaften zusammengeschlossen worden sind (Viag, Veba, Sächsische Werke A.-G.). Diese Ausgliederung aus der fiskalischen Verwaltung und Einkleidung in die Form der Aktiengesellschaft ermöglichte vor allen Dingen, die kameralistische Rechnungsführung durch die Betriebskontrollen zu ersetzen, die allgemein bei privaten Unternehmungen angewendet werden. Für die industriellen Unternehmungen der öffentlichen Hand bestanden allerdings eine Reihe von grundsätzlichen Erschwernissen für diese Betriebskontrolle. Ihre Umstellung auf eine Erzeugung für den allgemeinen Warenmarkt erfolgte während der Inflationsjahre. Das gilt nicht nur für die Nachfolgewerke der früheren

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Rüstungsbetriebe, sondern auch für die Entwicklung der Aluminium- und Stickstoffwerke. Die Bewertung der Anlagen nach Abschluß der Inflation war hier, ähnlich der Lage der privaten Unternehmungen, aber über deren Schwierigkeiten hinausgehend, deshalb besonders erschwert, weil nicht, wie etwa im Bergbau oder in der privaten Wirtschaft, auf Vorkriegserfahrungen und -bewertungen zurückgegriffen werden konnte, sondern von nahezu völlig neuen Verhältnissen ausgegangen werden mußte. Handelte es sich doch bei der Aluminiumindustrie um einen Wirtschaftszweig, der vor dem Kriege in Deutschland kaum Bedeutung besessen hatte, bei den Nachfolgewerken der Rüstungsbetriebe um Werke, deren zukünftige Rentabilität kaum vermutet, geschweige denn zahlenmäßig bewertet werden konnte. Diese Unsicherheit bei der Aufstellung der Goldmark-Eröffnungsbilanzen mußte aber in starkem Umfange sowohl auf die Abschreibungskosten wie auf andere Kostenfaktoren zurückwirken. In der Zwischenzeit dürften diese Störungsfaktoren sehr an Bedeutung verloren haben, nachdem die Werke weitgehend konsolidiert oder die nicht lebensfähigen Betriebe aufgelöst worden sind, soweit nicht besondere öffentliche Interessen an ihnen bestanden.

IV. Die Verantwortlichkeit der Leitung.

Auf die durch die private Gesellschaftsform ermöglichte Gleichstellung der Leitung der öffentlichen Gesellschaften mit den leitenden Persönlichkeiten privater Unternehmungen ist in diesem Zusammenhang bereits hingewiesen worden, da diese neue Form der Wahrnehmung einer öffentlichen Aufgabe in privatrechtlich geordneter Stellung den Schlüssel für die wettbewerbsfähige Betätigung der öffentlichen Hand in der Industriewirtschaft abgibt. In der Öffentlichkeit ist von den Vertretern der privaten Wirtschaft wiederholt behauptet worden, die öffentlichen Unternehmungen seien minder wettbewerbsfähig, weil die in ihrer Leitung befindlichen Persönlichkeiten einem anonymen Eigentümer Verantwortung schuldeten und daher das Maß ihrer Verantwortung im Vergleich mit dem der Vorstandsmitglieder eines privaten Unternehmens herabgesetzt sei. Diese Stellungnahme träfe ganz oder teilweise zu, wollte man Unternehmungen, wie etwa die Vereinigte Aluminiumwerke A.-G., mit offenen Handelsgesellschaften oder kleinen Familien-Aktiengesellschaften vergleichen, bei denen der Aktionär bekannt, das Aktionärinteresse meist in einer oder in wenigen Personen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

verkörpert und der Vorstand der Gesellschaft weit mehr Beauftragter der Aktionäre als Funktionär des von ihm geleiteten Unternehmens ist, dessen Interessen er vielfach auch gegen die Aktionäre wahrzunehmen hat. Vergleicht man aber die im Reichs- oder Länderbesitz befindlichen großen Industrieunternehmungen mit gleichgroßen Unternehmungen, jedoch privaten Kapitals, so zeigt es sich, daß auch die privaten Gesellschaften in der Regel ohne eigentlichen Zusammenhang mit ihren Aktionären geführt werden, daß der Vorstand sich lediglich seinem Unternehmen verantwortlich fühlt und nicht einer vielfach zufällig zusammengesetzten Aktionärschaft. Es darf hier auf die Ausführungen der leitenden Persönlichkeiten aus zahlreichen großen deutschen Unternehmungen vor dem Enqueteausschuß[10] verwiesen werden. Es sei aber auch noch auf einen zweiten Gesichtspunkt hingewiesen. In den öffentlichen Erörterungen ist auch angeführt worden, daß öffentliche Unternehmungen dank der erwähnten Mängel in ihrer Leitung nicht geeignet seien, in Industriezweigen, die starke technische Entwicklung zeigen, sich zu betätigen. Betätigungsmöglichkeiten hätten sie lediglich dort, wo sich die technische Entwicklung, wie etwa im Verkehrswesen, in sehr ruhigen Bahnen vollziehe. Die oben über die Entwicklung der Aluminiumindustrie gemachten Ausführungen beweisen, daß gerade auf einem Gebiete von starker technischer Entwicklung die private Unternehmungsinitiative, teilweise unter den Rückwirkungen der Inflationsverhältnisse, teilweise aber auch mit Rücksicht auf das besondere Risiko der Betätigung in einem derart unerprobten Industriezweig versagt hat und durch öffentliche Unternehmungsbetätigung ersetzt worden ist. Zweifellos würde eine derartige Aktivität der öffentlichen Hand nicht erfolgreich gewesen sein, hätte sie sich unter Führung der herkömmlichen Verwaltungsbürokratie realisieren müssen. Nur durch die Schaffung eines verantwortlichen Direktoriums, das in seiner Handlungsfreiheit lediglich in dem Maße eingeengt ist, in dem die gesetzlichen Bestimmungen den Vorstand jeder Aktiengesellschaft beschränken, war es möglich, den jeweiligen Anforderungen, die infolge der technischen Entwicklung oder aus der Wirtschaftslage an die Unternehmungen gestellt wurden, gerecht zu werden. Hier ist dies aber auch in vollem, jedem privatwirtschaftlichen Erfolg vergleichbaren Umfange gelungen.

---

[10] Veröffentlichungen des Enquete-Ausschusses (1. Unterausschuß, 3. Arbeitsgruppe, 4. Teil), Kartellpolitik.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Beschränkung des Zusammenhanges mit den öffentlichen Stellen auf die Ausübung der Eigentumsrechte ermöglichte auch den Vorständen der öffentlichen Unternehmungen die verhältnismäßig reibungslose praktische Zusammenarbeit mit der privaten Wirtschaft. Es ist bereits dargelegt worden, daß sich an dem Aufbau der Vereinigte Aluminiumwerke A.-G. private Gesellschaften beteiligt haben, die auch heute noch mit den Werken eng verbunden sind. Ähnlich eng ist die Verbindung der Reichsbetriebe mit privaten Betrieben in der Stickstoffindustrie. Es erübrigt sich hier, die zahlreichen Beteiligungen der öffentlichen Unternehmungen an privaten Unternehmungen der Vor- und Fertigproduktionsstufe aufzuzählen, es sei lediglich bemerkt, daß sich diese Beteiligungen auch auf Unternehmungen im Ausland (Bauxit-Trust und Montecatini) erstrecken. Von besonderem Interesse ist es, daß die öffentlichen Unternehmungen zum großen Teil den Wirtschaftsverbänden (Syndikaten und Kartellen) angehören, die von der privaten Wirtschaft gebildet worden sind. Auf dem Gebiete des Bergbaues sind sie bereits nach den Bestimmungen der Kohlenwirtschaftsgesetzgebung Mitglieder der hier gebildeten Syndikate. So ist der preußische Staat mit über 8% der Gesamtbeteiligung am Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat beteiligt, ferner ist er Mitglied des Oberschlesischen Kohlensyndikats, des Niedersächsischen Kohlensyndikats; seine Quote im Kalisyndikat betrug im Jahre 1929 97,628 Tausendstel. Im übrigen gehört er u. a. dem Norddeutschen Siedesalzsyndikat, dem Deutschen Chlormagnesiumsyndikat und dem Deutschen Bromsyndikat an. Die Vereinigten Aluminiumwerke sind Mitglied des Europäischen Aluminiumkartells, an dem die vier großen europäischen Aluminiumkonzerne (British Aluminium-Company, Aluminium Français, Aluminium-Industrie A.-G. Neuhausen/Schweiz und die Vereinigte Aluminiumwerke A.-G.) zusammengeschlossen sind; ferner gehören die Stickstoffwerke des Reiches über die Bayerische Stickstoffwerke A.-G. und die Deutsche Ammoniak-Verkaufsvereinigung Bochum, der die Hibernia und Recklinghausen u. a. angeschlossen sind, dem Stickstoffsyndikat an, an dem diese beiden Gruppen neben der J. G. Farbenindustrie A.-G. den Hauptanteil haben. Schließlich sind die öffentlichen Unternehmungen, allerdings in geringerem Umfang, in den Verbänden der eisenerzeugenden Industrie und in anderen Verbänden vertreten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

V. Besondere Schwierigkeiten der öffentlichen Unternehmung.

1. Die Kartell- und Zollpolitik.

Tätigkeitsgebiet aller dieser Verbände ist die Ordnung des Marktes, in erster Linie die Regelung der Preise, Aufgaben, die nach vielfacher Ansicht besonderer staatlicher Überwachung bedürfen. Gerade die Entwicklung der letzten Zeit hat die allgemeine Auffassung verstärkt, daß die öffentliche Kontrolle über diese Wirtschaftsorganisationen der Verschärfung bedürfe. Während so der Staat im Verfolg seiner wirtschaftspolitischen Aufgaben Syndikate und Kartelle überwachen soll, ist er durch die ihm gehörigen Unternehmungen Mitglied eben der Verbände, deren reine Interessenpolitik durch ihn im Rahmen der allgemeinen Wirtschaftspolitik gehalten werden soll. Aus der Doppelstellung des Staates, der neben der Ausübung der Hoheitsgewalt privatwirtschaftliche Interessen vertritt, können Gefahren entstehen, sobald die privatwirtschaftlichen Interessen die öffentlichen überwiegen. Aus dieser Besorgnis, die nicht restlos dadurch beseitigt werden kann, daß die privatwirtschaftliche Betätigung staatlicher Stellen und die Verwaltungstätigkeit formalrechtlich und personell getrennt wurden, ist ein großer Teil der Angriffe erwachsen, die von verschiedenen Kreisen, namentlich der Wirtschaft, gegen die Ausbreitung der öffentlichen Hand in der Wirtschaft geführt werden. Ob bis heute tatsächlich privatwirtschaftliche Interessen der öffentlichen Verwaltung über ihre volkswirtschaftlichen Aufgaben gestellt worden sind, kann kaum entschieden werden.

Zu den Angriffspunkten gehört u. a. die Betätigung der Vereinigten Aluminiumwerke, namentlich die von ihnen geforderte Zollpolitik und die Zugehörigkeit der Vereinigten Aluminiumwerke zu dem internationalen Kartell. Gerade hierzu ist zu bemerken, daß das Kartell seit seiner Gründung, nicht zumindest unter dem Einfluß seines deutschen Mitglieds, die Preise unausgesetzt gesenkt hat. Schwieriger ist die Beurteilung der deutschen Zollpolitik auf dem Gebiete. Die im Reichsbesitz befindlichen Aluminiumwerke verfügen über mehr als 75% der deutschen Aluminiumerzeugung und haben dadurch einen bestimmenden Einfluß, der dadurch verstärkt worden ist, daß schon frühzeitig zum Schutze der Industrie die Einfuhr von Aluminium stark beschränkt worden ist; sie blieb allerdings nicht gesperrt, der deutschen Erzeugung wurde nur das Recht vorbehalten, bei der Einfuhr von Produkten gleicher Qualität zu denselben Lieferungs- und Zahlungsbedingungen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in den Vertrag einzutreten. Neuerdings wurde in Ablösung des früheren Rechtszustandes in Deutschland ein Aluminiumschutzzoll eingeführt, dessen praktische Bedeutung geringer ist als seine prinzipielle Wichtigkeit. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Einwendungen richtig sind, die von den Gegnern dieses Zolles erhoben wurden, die Preise für Aluminium seien im Vergleich zu den Gestehungskosten bereits heute hoch genug, um starke Überschüsse zu gewähren, eine praktische Ausnutzung des Zolles durch Preiserhöhung daher für die Bildung hoher Überschüsse nicht erforderlich, der Zoll aber nur dazu dienlich, mögliche Preisermäßigungen zu unterbinden, zumal seit Einführung des Zolles die Aluminiumpreise in Deutschland mit Rücksicht auf die Marktlage ermäßigt worden sind. Grundsätzlich ist es bedenklich, daß hier, wo überwiegend Unternehmungen des Reiches tätig sind, ein Zollschutz vom Reiche gefordert und gewährt wurde, und zwar zu einem Zeitpunkt, an dem mit Rücksicht auf die deutsche Handelspolitik mindest eine Erhöhung der deutschen Zollmauern nach Möglichkeit vermieden werden sollte.

2. Der politische Einfluß.

Mit Hilfe des preußischen Staates ist auf dem Gebiete der Stickstoffgewinnung im Jahre 1925 der Ausbau von Anlagen nach dem Mont-Cenis-Verfahren erfolgt. Heute erfolgt die Stickstoffgewinnung außerdem auf einer Zeche der Hibernia in einer Großanlage; auch in Recklinghausen ist nach der Fertigstellung der neuen Anlage die Stickstofferzeugung nach demselben Verfahren aufgenommen worden. Der preußische Staat hat sich für die Errichtung der neuen Werke offensichtlich in der Absicht eingesetzt, das der J. G. Farbenindustrie angeblich nahezu allein vorbehaltene Monopol in der Herstellung synthetischen Stickstoffes zu durchbrechen. Für seine Entschließungen dürfte nicht zuletzt ein Druck landwirtschaftlicher Stellen maßgeblich gewesen sein, die sich im völligen Mißverstehen der Sachlage von einer Vermehrung der stickstofferzeugenden Anlagen die Möglichkeit einer Preisreduktion versprachen. Die Folge hat gezeigt, daß durch diese Neuerrichtung von Anlagen lediglich die Wirtschaftlichkeit der Stickstofferzeugung auf das empfindlichste gestört und die Möglichkeit einer Preisermäßigung eher gemindert, in keinem Falle verstärkt worden ist. Die Ausnutzung der Stickstofferzeugungsanlagen ist mit der Vermehrung der Erzeugungsstätten gesunken, bei der Höhe der fixen Kosten auf diesem

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gebiete damit die Kostenbelastung je Tonne erhöht worden und aus den Einflüssen, die aus der Vermengung öffentlicher Verwaltungsaufgaben und privater Wirtschaftsführung entstehen konnten, ein Kapitalverlust von nicht unbedeutendem Ausmaß und ein Zustand entstanden, dessen Beseitigung nur unter neuen Kapitalaufwendungen und jedenfalls nicht mit Vorteil für sämtliche beteiligten Wirtschaftszweige möglich ist.

Gegenüber den erwähnten Vorgängen kann mit Recht eingewendet werden, daß grundsätzlich die Frage privatwirtschaftlicher Betätigung der öffentlichen Hand durch derartige Zusammenhänge nicht geklärt, hieraus auch kein Mißerfolg dieser Betätigung abgeleitet werden kann. Es verbleibt aber zu bedenken, daß es sich bei dieser Betätigung nicht nur um eine grundsätzliche Frage, sondern weithin bei ihrer Realisierung in der Wirklichkeit um praktische Folgerungen einschließlich der möglichen und wahrscheinlichen Nebenwirkungen handelt. Im besonderen sei hier auf die Entwicklung im Kohlenbergbau hingewiesen, wo zwischen der Betätigung des preußischen Staates als Unternehmer und seiner allgemeinen Haltung auf dem Gebiete der Preispolitik in den letzten Jahren wiederholt Gegensätze bestanden haben, die nicht ohne weiteres überbrückbar sind; denn während aus den Erklärungen und Maßnahmen der preußischen Staatsverwaltung in den letzten Jahren man wiederholt zu erkennen schien, daß für eine Entwicklung der weiterverarbeitenden Industrie, die den Großteil der deutschen gewerblich Tätigen beschäftigt, eine möglichst starke Herabsetzung der Rohstoffpreise, vor allem der Hütten- und Montanerzeugnisse, erforderlich ist, war kaum zu beobachten, daß die staatlichen Zechen als Mitglieder der Kohlensyndikate in dieser Richtung einen starken Einfluß ausübten. Es ist allerdings hervorzuheben, daß die Möglichkeit, durch Austritt aus dem Syndikat nach Ablauf der geltenden Verträge den freien Markt wieder herzustellen und damit die Kohlenpreise zu ermäßigen, während der Geltungsdauer des Kohlenwirtschaftsgesetzes sehr versperrt ist. Ein Gesichtspunkt verdient in diesem Zusammenhange noch besondere Beachtung, kann hier aber nur angedeutet werden, da seine Geltung nicht auf die industrielle Betätigung der öffentlichen Hand beschränkt bleibt: Die Unternehmungen der öffentlichen Hand sind notwendig politischen Einflüssen ausgesetzt, solange ihre Aufsichtsratsstellen den Mitgliedern der deutschen Parlamente des Reiches und der Länder gesetzlich offenstehen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gegenüber den hier erwähnten möglichen oder tatsächlichen Mängeln ist hervorzuheben, daß andererseits die industrielle Betätigung öffentlicher Stellen den verbundenen Verwaltungseinrichtungen die Möglichkeit gibt, Einsicht und Verständnis für Fragen der Wirtschaft zu gewinnen, zu denen vorher der unmittelbare Zugang unmöglich war. Damit konnte wiederholt die Zusammenarbeit der behördlichen Stellen und der Wirtschaft fruchtbarer gestaltet werden. Man wird sowohl bei diesen Vorteilen wie bei den Nachteilen der industriellen Betätigung öffentlicher Stellen zu bedenken haben, daß die heute vorhandenen Industrieunternehmungen in öffentlichem Eigentum nicht das Ergebnis eines wirtschaftlichen Planes, sondern wirtschaftliche Zufallsprodukte gewesen sind, die erst allmählich in planmäßigen Zusammenhang gebracht werden konnten. Je mehr die Planmäßigkeit den vorhandenen oder entstehenden Besitzstand durchdringt, desto deutlicher werden sich die Vorteile und Nachteile dieser Art öffentlicher Betätigung herausschälen und erst dann ein Urteil über Möglichkeiten und Gefahren industrieller Erwerbsbetätigung der öffentlichen Hand berechtigen.

Literaturverzeichnis.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1930. S. 101 ff.

Geschäftsberichte der Viag und der übrigen Gesellschaften.

Guggenheim, Der deutsche reichseigene Industriekonzern. Zürich 1925.

Außerdem allgemein:

E. Horn, Die ökonomischen Grenzen der Gemeinwirtschaft. Halberstadt 1928.

R. Goldscheid, Handbuch der Finanzwissenschaften. Tübingen 1926. Bd. I. S. 146 ff.

A. Köttgen, Die erwerbswirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand und das öffentliche Recht. 1928.

M. Sogemeier, Die öffentliche Hand in der privaten Wirtschaft. Berlin 1926.

J. Hirsch, Der Anteil der öffentlichen Hand an Deutschlands Wirtschaft und Arbeit. Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Berlin vom 10. März 1927.

Passow, Die gemischt privaten und öffentlichen Unternehmungen. Jena 1923. 2. Auflage.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Kleinverkehrswirtschaft.

Von

Dr. rer. pol. Heinrich Bechtel,
a. o. Professor an der Universität Breslau.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Allgemeines über Kleinverkehrswirtschaft 233
Begriffsbildung — Statistisches — Stoffgliederung

Erster Abschnitt: Der Schienenverkehr in der Kleinverkehrswirtschaft. 237

1. Die Privateisenbahnen 237
Eigenart der Privateisenbahnen — Netzbildung — Saisonverkehr — Technische Organisation

2. Die Kleinbahnen 240
Eigenart der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen — Verhältnis der Kleinbahnen zu den anderen Bahnen — Verkehrspolitik und Anlage der Kleinbahnen — Bauerleichterungen und Unterstützungen beim Kleinbahnbau — Unternehmungsformen — Betriebsführung

3. Die Einrichtungen des lokalen Schienenverkehrs, insbesondere die Straßenbahnen 246
Aufgaben der lokalen Verkehrsmittel — Wesen des Lokalverkehrs — Unternehmungsformen im Anfang des Straßenbahnwesens — Verkehrspolitik — Finanzierungsfragen — Wandlungen der Unternehmungsformen

4. Anhang: Gleisloser Ortsverkehr 255
Kraftverkehr als Ergänzung des Straßenbahnverkehrs — Unternehmungsformen — Wirtschaftlichkeit — Trolleybusverkehr

Zweiter Abschnitt: Gegensätze zwischen Groß- und Kleinverkehrswirtschaft, dargestellt am Wirtschaftskampf zwischen Schienen- und Kraftverkehr 260

Vorbemerkung: Aufgaben des Kraftverkehrs 260

1. Die Entstehung der Kraftverkehrsorganisation 262
Verbreitung des Kraftwagens — Kriegsorganisation — Deutschlandvertrag — Unternehmungsformen der Kraftverkehrsgesellschaften

2. Betriebsorganisatorische und gesetzliche Grundlagen des öffentlichen Kraftverkehrs 268
Lage des Kraftlinienverkehrs — Kraftfahrliniengesetz — Kraftfahrlinienverordnung

3. Wettbewerbsverhältnisse im organisierten Kraftverkehr . . . 273
Rentabilität der Kraftverkehrsunternehmen — Spezielle Wettbewerbslage — Vertragliche Zusammenarbeit von Reichsbahn und Reichspost

4. Bekämpfung des Kraftverkehrs durch die Reichsbahn. . . . 278
Vorbelastung der Wettbewerber — Kraftverkehrspolitik in der Gesetzgebung — Verkehrsverbesserungen der Reichsbahn

Anlage 283

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Allgemeines über Kleinverkehrswirtschaft.

Die Grenzen zwischen Kleinverkehr und Großverkehr sind von Natur aus fließend und daher von der Theorie willkürlich bestimmt, wie auf allen Gebieten, wo zwischen Groß- und Kleinbetrieb begrifflich unterschieden werden soll. Man hilft sich bekanntlich entweder durch zahlenmäßige Festsetzungen (Größe der bewirtschafteten Fläche in der Agrarpolitik z. B.) oder indem man zu Komplexbegriffen greift (z. B. Unterschied zwischen Handwerk und Fabrik). Um den Kleinverkehr auszusondern, könnte man einen dritten Weg einschlagen und e contrario definieren: Kleinverkehr ist alles, was nicht zum Großverkehr gehört; oder genauer — weil in dieser Untersuchung nur Personen- und Gütertransport zur Erörterung steht —: unter Kleinverkehr soll derjenige Verkehr verstanden werden, der nicht zur Reichsbahn und Reichspost gehört, wobei jedoch wiederum hinsichtlich der Beteiligung am Kraftverkehr einige Ausnahmen zu machen wären. Da eine solche Begriffsbestimmung durchaus unbefriedigend ist, andererseits die vorhandene gesamte Kleinverkehrswirtschaft nur wenige, übersehbare Zweige umfaßt, ist es am besten, von einer allgemeinen Begriffsbestimmung abzusehen und statt dessen ganz einfach positiv zu sagen: zur Kleinverkehrswirtschaft gehören

1. die Privateisenbahnen,
2. die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen,
3. die Straßenbahnen und
4. die Kraftverkehrsunternehmungen,

und zwar alle 4 Gruppen, soweit sie dem öffentlichen Verkehr dienen[1].

Die Gewichtigkeit der Kleinverkehrswirtschaft läßt sich durch die Länge und Spurweite der Gleise bzw. die Länge der Kraftverkehrslinien und die Verkehrsleistungen (Zahl der beförderten Personen und Tonnen-

[1] Vgl. K. Trautvetter, Die Notlage der deutschen Kleinbahnen und Privateisenbahnen und Mittel zu ihrer Behebung. 1921.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kilometer der gefahrenen Güter) ausdrücken. Einige Zahlen[2] mögen zur Erläuterung dienen: Das vollspurige Eisenbahnnetz der Reichsbahn betrug 1928 in Haupt- und Nebenbahnen zusammen 52624 km, das der vollspurigen Privatbahnen 3735 km, dazu kamen an Schmalspur 969 km bei der Reichsbahn, 895 km bei den Privatbahnen. Bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen betrug die Länge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Strecken 9956 km, bei den Straßenbahnen 6130 km. Die Länge der Kraftverkehrslinien betrug beim organisierten Kraftverkehr (s. u.) im Jahre 1928 8592 km, 1929 12260 km. Die Reichspost betrieb außerdem 1929 43518 km. Nimmt man die Gleiskilometer der Kleinverkehrswirtschaft und die Länge aller Kraftverkehrslinien zusammen, so zeigt sich, daß (1929) das Verkehrsnetz der Reichsbahn nach der Länge der Linien noch nicht die Hälfte des gesamten deutschen Verkehrsnetzes erreichte[3].

Aus den Kilometerzahlen und der Karte des Eisenbahnnetzes ergibt sich mit großer Deutlichkeit die Hauptaufgabe der Kleinverkehrswirtschaft: sie hat neben dem weitgedehnten, vor allem durchlaufende Verkehrsverbindungen aufweisenden Schienennetz der Reichsbahn die Aufschließung der Zwischen- und Anschlußgebiete zu übernehmen. Man hat nicht mit Unrecht die Strecken der Kleinverkehrswirtschaft wiederholt mit Saugadern verglichen, die das Verkehrsblut bis in die feinsten Verästelungen des Wirtschaftsraumes verteilen sollen.

Es ist selbstverständlich, daß die Leistungen der Reichsbahn im gesamten Verkehrsleben überwiegen. Zwar beträgt die Zahl der beförderten Personen (1927) nur 1909 Millionen gegenüber 4451 Millionen der Kleinverkehrswirtschaft auf Schienen (Privateisenbahnen, Kleinbahnen und Straßenbahnen), aber von der letzten Zahl entfielen nicht weniger als 4284 Millionen auf Straßenbahnfahrten. Einen bessern Einblick könnte nur eine Gegenüberstellung nach Personenkilo-

---

[2] Vgl. Statist. Jahrb. f. d. Dtsch. Reich. 1930.

[3] Macht man die Berechnung etwas anders auf, so ergibt sich folgendes: „Der Betriebslänge von zusammen 20864 km (14579 km der nebenbahnähnl. Kleinb. u. d. Privateisenb. allein) steht eine solche der Reichsbahn von 53545 km gegenüber. Die Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen machen also immerhin rund 28% und die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Privateisenbahnen allein rund 22% des deutschen Gesamtschienenverkehrsnetzes aus." (Handbuch der deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen, sowie der angeschlossenen Kraftbetriebe, Berlin 1928 — im folgenden kurz als „Handbuch" zitiert.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

metern geben. Hier würde sich erst die bedeutsame Verkehrsleistung der Reichsbahn im richtigen Lichte zeigen. Leider fehlen die Zahlen für die Fahrlängen auf den Straßenbahnen, so daß höchstens unsichere Schätzungen möglich sind. Auch die statistischen Unterlagen für den Güterverkehr sind ungleich, da für die Kleinverkehrswirtschaft im allgemeinen nur die Güter-, aber nicht die Tonnenkilometer angegeben werden[4].

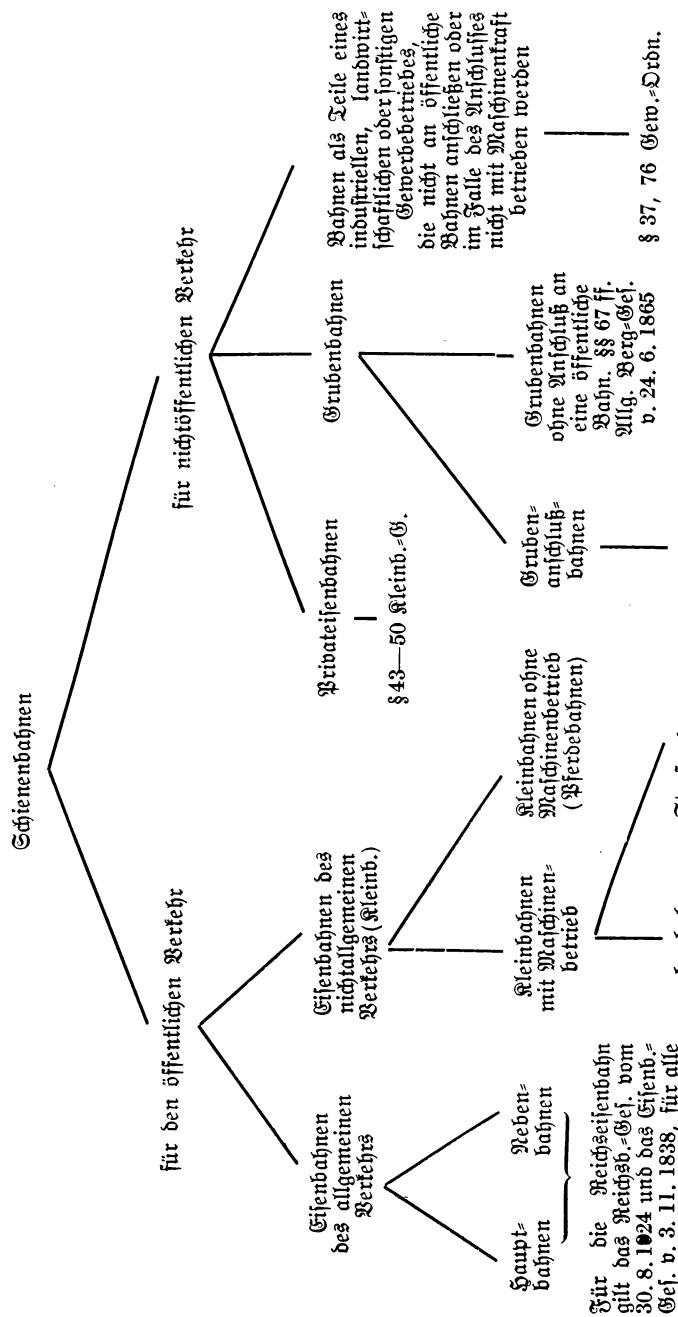
Das Gebiet der Kleinverkehrswirtschaft löst sich bei näherer Betrachtung — wie gezeigt — in die Hauptgruppe der Schienenbahnen und die Nebengruppe des Kraftverkehrs auf. Von den Schienenbahnen interessieren uns hier natürlich nur die für den öffentlichen Verkehr in Frage kommenden drei Sondergruppen: Privateisenbahnen, nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Straßenbahnen. Wie die anschließenden Betrachtungen zeigen werden, unterscheiden sich diese drei Gruppen sowohl in konstruktiv- und betriebstechnischer, als auch in rechtlicher

[4] Die Geschäftsstelle des Vereins deutscher Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen veröffentlicht im „Handbuch", a. a. O., folgende Statistik:

	Es wurden (1927) befördert .... Personen durch				
	Straßenbahnbetriebe	nebenbahnähnliche Kleinbahnbetriebe	Privateisenbahnbetriebe	dem Verein angeschlossene Kraftfahrbetriebe	zusammen
a) im Bahnverkehr	4 283 714 000	93 514 000	74 605 000	—	4 451 833 000
b) im Kraftwagenverkehr	57 400 000	1 084 000	2 072 000	156 814 000	217 370 000
zusammen	4 341 114 000	94 598 000	76 677 000	156 814 000	4 669 203 000
	Es wurden (1927) befördert . . . t Güter durch				
a) im Bahnverkehr	2 942 000	42 827 000	40 660 000	—	86 429 000
b) im Kraftwagenverkehr	8 500	—	7 000	—	15 500
zusammen t	2 950 500	42 827 000	40 667 000	—	86 444 500

Den insgesamt (1928) auf der Reichsbahn beförderten 481 Millionen t standen 91,7 Millionen t auf den Schienenwegen der Kleinverkehrswirtschaft gegenüber.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/



DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Beziehung[5] so stark voneinander, daß sie, je für sich, in besonderen Abschnitten ihre getrennte Behandlung erfahren sollen. Der letzte Teil dieser Untersuchung wird den heute besonders brennenden Fragen des Verhältnisses von Schienenverkehr und Kraftverkehr gewidmet.

Erster Abschnitt.

Der Schienenverkehr in der Kleinverkehrswirtschaft.

1. Privateisenbahnen.

Bei der weitverbreiteten Unklarheit über die Einzelheiten der Kleinverkehrswirtschaft muß kurz gesagt werden, daß man unter Privatbahnen nicht etwa Bahnen für den privaten Verkehr versteht, sondern solche für den öffentlichen Verkehr. Sie haben ihren heute leicht irreführenden Namen daher, daß sie z. T. Sonderunternehmungen für Strecken sind, die bei der Verstaatlichung nicht mit übernommen wurden; sie unterliegen daher in Preußen den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1838. Außerhalb Preußens stützen sie sich auf besondere Landesgesetze, durch die ihnen das Betriebsprivileg verliehen worden ist[6].

Die deutschen Privateisenbahnen sind also die nicht dem Reiche gehörenden Eisenbahnlinien des allgemeinen Verkehrs. Dagegen ist sonst nichts über die Person des Eigentümers oder Betriebsleiters ausgesagt. Es ist daher unrichtig, wenn in der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens[7] die Privatbahnen definiert werden als „die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, die im Eigentum von Privatpersonen (Einzelpersonen oder Erwerbsgesellschaften) stehen" im Gegensatz zu den Staatsbahnen und den Bahnen im Eigentum öffentlicher Körperschaften (Länder, Kreise, Bezirke, Gemeinden usw.). Denn 4% der Privatbahnen (gemessen nach der Streckenlänge) befinden sich in den Händen öffentlicher Verbände, und auch die übrigen 96% gehören nicht schlechtweg

---

[5] Die Einteilung und rechtliche Behandlung sämtlicher in Preußen vorhandenen Schienenbahnen ergibt folgendes Schema: [Siehe S. 236]. (G. Hein u. M. Krüger, Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen v. 28. 7. 1892. Berlin 1929. Bd. 1. S. 26.)

[6] Vgl. hierzu und zum folgenden Wißmann, Die deutschen Privateisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, Verkehrstechnik. 1930. S. 460ff.

[7] 8. Band. S. 140.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

privaten Eigentümern (Einzelpersonen oder Gesellschaften), sondern in vielen Fällen liegt die Form der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung vor. Leider besteht keine Möglichkeit, Statistiken hierüber mitzuteilen[8].

Insgesamt werden in Deutschland 139 Privateisenbahngesellschaften nachgewiesen. Unter ihnen befinden sich einige Gesellschaften, die als Zentralverwaltungen den Betrieb mehrerer getrennter, meist im fremden Eigentum befindlicher Linien führen; z. B. führt die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft A.-G. den Betrieb von 10 verschiedenen Privateisenbahnen, die Zentralverwaltung für Sekundärbahnen denjenigen von 11 Privatbahnen und einer Kleinbahn, die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft besitzt und betreibt 11 Privat- und 2 Straßenbahnen, die Badische Lokal-Eisenbahnen-A.-G. besitzt und betreibt 5 Privateisenbahnen, die Lokalbahn A.-G. München besitzt und betreibt 10 Privateisenbahnen und eine Straßenbahn[9].

Die Bedeutung des deutschen Privatbahnnetzes und die Größe des Aufgabenkreises erhellt aus einem Vergleich mit den Ziffern nichtdeutscher Bahnen. So übertrafen die Betriebslängen der deutschen Privateisenbahnen mit 4856 km insgesamt diejenigen des Staatsbahnnetzes in Norwegen (3470 km), den Niederlanden (3665 km), der Schweiz (3031 km). Bei den Betriebsleistungen fällt die hohe Ziffer der durch die deutschen Privateisenbahnen beförderten Personen und der beförderten Güter auf[10].

Diese günstigen Verkehrsleistungen erklären sich sowohl aus der Gestaltungsform des Privatbahnnetzes wie aus der Lage der einzelnen Linien. Man könnte vielleicht Bedenken tragen, von einem Netz der Privateisenbahnen im eigentlichen Sinne zu sprechen. Denn die Strecken der deutschen Privateisenbahnen hängen ja nur in den seltensten Fällen untereinander zusammen. Oft gehen sie als Stummelstrecken von Reichsbahnstationen aus oder verbinden Reichsbahnstationen durch Um-

---

[8] Einige Angaben aus 94 Städten im Statist. Jahrb. dtsch. Städte. XXIV. 1929.

[9] Handbuch, S. 9.

[10] Wißmann a. a. O., S. 463.

	beförderte Personen	beförderte Güter
Norwegen	17,8 „	9,3 Mill. t
Niederlande	102,1 „	22,3 „ „
Schweizer Bundesbahnen	119,8 „	18,9 „ „
Deutsche Privateisenbahnen	88,3 Mill.	44,4 „ „

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gehungs- bzw. Abkürzungslinien. Nur an einigen Punkten innerhalb des großen deutschen Schienennetzes finden sich auch enger zusammenhängende, selbständigere Netzbildungen, so in der Mark, im und um den Harz, in Baden und Württemberg. Die Linien der Privateisenbahnen sind durch ihre Lage also eng mit den Strecken des Reichsbahnnetzes verflochten. Mit Rücksicht darauf haben die meisten Privatbahnen die Normalspur von 1435 mm gewählt, so daß die Güterwagen der Reichsbahn ohne Schwierigkeiten übernommen und weitergeführt werden können.

Eine Besonderheit des Personenverkehrs zahlreicher Privatbahnen ist dadurch gegeben, daß sie überwiegend Saisonverkehr haben und stark von Witterungsverhältnissen abhängig sind, da sie in zwar landschaftlich ausgezeichneten, aber dünn besiedelten und industriell wenig belebten Gebieten im Hinblick auf den Ausflugs- und Ferienreiseverkehr angelegt worden sind, so im Harz, in Thüringen, im Schwarzwald, am Rhein und in den bayerischen Bergen. Andere Privatbahnlinien erhalten im Güterverkehr ihre besondere Note dadurch, daß sie an die Produktionsstätten von Rohstoffen (Kohle, Torf, Steine und Erden) heranführen. Leider ergibt sich daraus keine größere Prosperität für die Privatbahnen, da die Güter oft nur über kurze Strecken befördert werden und die in der Fracht enthaltenen Abfertigungsgebühren nicht günstig herausgewirtschaftet werden können[11]. Die eigenartigen und vielfach stark schwankenden Betriebsverhältnisse verlangen also eine sorgfältige und bewegliche Leitung der Privatbahnen. Daher muß, um jede bürokratische Starrheit zu vermeiden, auch dort, wo die öffentliche Wirtschaft als Unternehmer oder als Geldgeber auftritt, durchaus nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten verfahren werden[12].

Auch in anderen Beziehungen ist die Lage der Privatbahnen ungleich schwieriger als die der Reichsbahn. So haben sie ebenfalls unter dem Wettbewerb des sich schnell ausbreitenden Kraftverkehrs zu leiden, genießen dagegen nicht die steuerliche Begünstigung wie die Reichsbahn. Trotzdem ist das Verhalten der Privatbahnen gegenüber der

---

[11] Während die Streckenlängen der deutschen Privatbahnen 9,03% von denen der deutschen Reichsbahn ausmachen, betragen die von ihnen beförderten Gütermengen 9,27% der von der Reichsbahn beförderten. (Wißmann a. a. O., S. 461 ff.)

[12] Immerhin hat sich die ungünstige Rentabilität der Privatbahnen bereits in einem Tiefstand der Kurse für Eisenbahnaktien geäußert.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

neuen gefahrbringenden Konkurrrenz des Kraftwagens kein durchaus negatives, wie es die Reichsbahn in ihren Abwehrmaßnahmen bis vor kurzem zeigte. Es scheint, als ob die Privatbahnen, die seit dem 1. 1. 1930 mit dem Kraftverkehr in demselben Verband deutscher Verkehrsverwaltungen E.V. unter einheitlicher Vertretung zusammengeschlossen sind, in friedlichem Nebeneinander- und Zusammenwirken mit dem Kraftverkehr ihr Ziel erreichen wollen[13].

2. Die Kleinbahnen.

Die Kleinbahnen unterscheiden sich von den Privateisenbahnen in verkehrspolitischer, technischer und rechtlicher Beziehung. Sie sind zwar — wie die übrigen Schienenbahnen — Bahnen des öffentlichen Verkehrs, aber sie dienen nicht dem allgemeinen, sondern einem lokalen Verkehr. Je nach ihrer Ausdehnung unterscheidet man die vorwiegend in einem Gemeindebezirk verkehrenden lokalen Kleinbahnen[14] als Straßenbahnen von den den Verkehr zwischen Nachbargemeinden vermittelnden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen.

Nichts kennzeichnet diese nebenbahnähnlichen Kleinbahnen — von denen in diesem Abschnitt ausschließlich gesprochen werden soll — so stark, wie der von Sax[15] mit besonderer Deutlichkeit hervorgehobene verkehrspolitische Unterschied gegenüber den Bahnen des allgemeinen Verkehrs, auch den ihnen nahestehenden Privateisenbahnen. Die Privateisenbahnen bildeten, wie wir sahen, die unmittelbare Fortsetzung der staatlichen Hauptbahnen und standen in mehreren Beziehungen etwa den staatlichen Nebenbahnen gleich, fielen also unter den Begriff der allgemeinen Verkehrsmittel; die Privatbahnen lassen sich ja vielfach

---

[13] „Es fehlt vorläufig noch an der ordnenden Hand des Staates, die die Bahnen vorzeichnet und festlegt, in denen sich der Kraftwagen zum Nutzen der Allgemeinheit auch in der Bedienung des öffentlichen Verkehrs betätigen kann.“ (Handbuch, S. 10.) —

[14] „Das Gesetz scheidet aus den dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen diejenigen von örtlicher Bedeutung aus, belegt sie mit dem Namen „Kleinbahnen“ und regelt ihre Rechtsverhältnisse besonders. Alle übrigen, dem öffentlichen Verkehr dienenden, in der Reichsverfassung „Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs“ genannten Eisenbahnen bilden die Eisenbahnen im vollen Sinne des Eisenbahnrechtes.“ K. Fritsch, Das deutsche Eisenbahnrecht. 1927. S. 11.) — Vgl. oben Anm. 5.

[15] E. Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Bd. 3. 1922. S. 259ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nur historisch rechtfertigen. Die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen dagegen sind direkt abhängig von verkehrspolitischen Voraussetzungen, von der Größe und Dichtigkeit des bereits bestehenden Hauptschienennetzes. Sie gliedern sich als engere Aufteilung in den Verkehrsapparat höherer Ordnung ein, schaffen also keinen neuen zusätzlichen Verkehr, sondern verbessern nur den vorhandenen, indem sie den latenten Verkehr an sich ziehen und beleben. Daher ist der bei der Neuanlage einer nebenbahnähnlichen Kleinbahn zu erwartende Verkehr „seinem Maße und seiner Richtung nach ein vorhinein feststehender, er ist immer ein umfänglich bestimmter und ein Seitenverkehr zu einem Verkehrsmittel höherer Ordnung. Daher kann von Lokalbahnen eben nur in Ländern und Gegenden von intensiv entwickelter Wirtschaft die Rede sein"[16]. Beginnt man die Anlage einer Kleinbahn mit der Hoffnung oder Erwartung, daß ihr Betrieb einen neuen zusätzlichen Verkehr schaffen wird, so würde man bald über sein Ausbleiben enttäuscht sein. Diese Erkenntnis ist außerordentlich wichtig bei jedem Gründungsgeschäft einer Kleinbahn, und es muß deshalb immer mit der größten Sparsamkeit vorgegangen werden.

Aus ihrer Aufgabe, Lokalverkehr zu vermitteln, ergeben sich für die Kleinbahnen besondere technische Eigentümlichkeiten, auf die auch die weiter unten zu erörternde Gesetzgebung für Kleinbahnen Rücksicht genommen hat.

Die Eigenart des Lokalverkehrs erfordert eine große Zahl von Stationen oder Haltepunkten. Die einzelnen Verkehrsstrecken zwischen den Haltestellen werden dadurch sehr kurz, und die Trace muß, um viele Punkte berühren zu können, oft in zahlreichen Krümmungen durch ihr Verkehrsgebiet hindurchgeführt werden. Eine schlanke Linienführung, die in kupiertem Gelände mit viel kostspieligen Kunstbauten verbunden sein würde, verbietet sich also nicht nur aus Ersparnisrücksichten, sondern auch aus verkehrspolitischen Gründen. Bei der Anlage einer Kleinbahn eröffnen sich ferner oft besondere Schwierigkeiten hinsichtlich des Grundstückserwerbs für den Bahnkörper. Denn den Kleinbahnen steht nicht wie den Privateisenbahnen das Enteignungsrecht ohne weiteres zur Seite[17]. Im Augenblick der Genehmigung einer Kleinbahn ist es

[16] Ebenda.

[17] Über diese Streitfrage vgl. K. Fritsch a. a. O., S. 78, 97, 414. Fritsch meint: „Tatsächlich wird bei den meisten Kleinbahngenehmigungen dem Unternehmer die Bau- und Betriebspflicht auferlegt, die ihm nach dem Ge-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zuweilen noch sehr fraglich, ob es überhaupt gelingen wird, die Trace durch das in Aussicht genommene Gebiet hindurchzubringen. Die technischen Folgen aus derartigen Hemmnissen sind dann oft Linienführungen, die vom Betriebsstandpunkt eigentlich als ungünstig zu bezeichnen sind, aber im Verhältnis zu den für die Anlage zur Verfügung stehenden Mitteln als das Optimum angesehen werden müssen.

Aus technischen und ökonomischen Gründen wird beim Bau gern eine schmale Spur gewählt. Da die Anlagekosten etwa proportional der Spurweite sind, ergeben sich bei dem Abweichen von der Normalspur (1435 mm) zur Schmalspur von 1000, 750 oder gar nur 600 mm sehr große Ersparnisse[18]. Der Nachteil, der durch die schmale Spur entsteht, zeigt sich bei dem Übergange des Frachtgutes von der Normalspurbahn auf die Kleinbahn. Entweder muß das ganze Frachtgut auf die kleineren Güterwagen der Kleinbahn umgeladen werden, was außer mit großen Kosten auch mit Gefährdung des Gutes verbunden ist, oder es müssen die normalspurigen Güterwagen mit Hilfe von Rollböcken[19] auf die schmale Spur übergesetzt werden. Infolge solcher Schwierigkeiten ist schon manche vordem schmalspurige Bahn nachträglich noch mit nicht unerheblichen Kosten in eine normalspurige umgenagelt worden.

Sowohl die schmale Spur wie vor allem die kurzen Entfernungen zwischen den Haltestellen, ferner die mannigfachen, aus der billigen Anlage resultierenden kleinen Krümmungshalbmesser der Trace lassen eine nur geringe Geschwindigkeit der Züge angebracht erscheinen. Die Normalgeschwindigkeit bleibt unter 30 km/Stunde. Die Lokomotiven (meist Tenderlokomotiven) können von leichter Bauart sein und brauchen nur das für die Zugkraft erforderliche Gewicht zu besitzen. Der Unterbau kann sowohl wegen der geringen Geschwindigkeiten wie

---

setze nicht ohne weiteres obliegt. Dann kann sich der Staat nicht der Notwendigkeit entziehen, im Bedarfsfalle dem Unternehmer zur Durchführung des Unternehmens seine Machtmittel, z. B. das Enteignungsrecht, zur Verfügung zu stellen."

[18] „In Preußen gab es (31. 3. 1919) unter den Kleinbahnen: 63,2% mit Regelspur, 13,5% mit 1-m-Spur und 23,3% mit anderen Schmalspuren. Das Baukapital betrug für 1 km Regelspur 83 059 RM, für 1 km Schmalspur 51 035 RM." Die Regelspur ist trotzdem in der Zunahme begriffen. (O. Kayser, Kleinbahnen. Art. i. Hwb. d. Stw. 5. Band. 1923. S. 710.)

[19] Jede Güterwagenachse steht dann auf einem niedrigen, hundähnlichen, zweiachsigen Gefährt, das auf die Schmalspur paßt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

auch mit Rücksicht auf das geringe Zuggewicht ebenfalls besonders leicht sein[20].

Alle diese durch den Aufgabenkreis der Kleinbahnen bestimmten Abweichungen finden ihre Abspiegelung in dem eigens zur Förderung des Kleinbahnbaus in Preußen geschaffenen Kleinbahngesetzes vom 28. 7. 1892[21]. Danach sind (§ 1) „Kleinbahnen die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. 11. 1838 nicht unterliegen und hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln". In der Ausführungsanweisung vom 13. 8. 1898[22] wurde auf den besonderen Zweck des Gesetzes hingewiesen, das mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Kleinbahnen „die Einwirkung der Organe des Staates bei der Genehmigung sowie bei der Aufsicht auf das geringste Maß dessen, was für die Sicherung der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen notwendig ist, beschränkt und den Unternehmungen innerhalb der hiernach gezogenen Grenzen volle Bewegungsfreiheit gewährt". Hierbei sollten unnötige, lästige Eingriffe in die Bewegungsfreiheit des Verkehrszweiges seitens der mit der Staatsaufsicht betrauten Behörden vermieden werden. Entgegenkommen wurde ihnen anempfohlen. Der Bau der zahlreichen Kleinbahnen und ihr Aufschwung setzte nun erst nach dem Erlaß des Gesetzes ein.

Die Anlage der Kleinbahnen, die in erster Linie als Lokalbahnen Aufschließungsbahnen sind und sowohl dem Güter- wie dem Personenverkehr dienen, erfolgt im allgemeinen durch die an ihr interessierten Verbände, die Provinzen, Kreise und Gemeinden, oder auch durch die Privatwirtschaft. Die letztere tritt ein, wenn es sich vorzugsweise um

---

[20] Ferner brauchen die Personenwagen wegen der kurzen Reisedauer nicht besonders komfortabel zu sein. Vielfach kann man zugunsten einer besseren Rentabilität sogar mit einer Wagenklasse auskommen.

[21] Bayern hatte bereits 1869 durch ein Gesetz den Bau von Lokalbahnen zu fördern begonnen. Ein eigentliches Lokalbahngesetz wurde 1882 erlassen. In Bayern und ebenso in Sachsen trat vor allem der Staat als Unternehmer für Kleinbahnen auf. Ausgangspunkt für alle derartige Anlagen war bis zu dem jeweiligen Erlaß von staatlichen Spezialgesetzen die von dem Bundesrat unterm 14. 6. 1878 erlassene Bahnordnung für deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung. — Vgl. O. Kayser a. a. O., S. 716.

[22] Ges.-S., S. 225 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Personenbeförderung in Ausflugsbahnen (Zahnrad-, Drahtseil-, Hängebahnen usw.) handelt. Die Beteiligung der öffentlich-rechtlichen Verbände ist besonders erwünscht für den Fall, daß die Kleinbahn nicht auf einem besonderen Bahnkörper betrieben werden kann, sondern öffentliche Wege benutzen muß. Das Kleinbahngesetz regelt dann in besonderen Bestimmungen das Recht der Wegeunterhaltspflichtigen.

Geradezu ermuntert wurden die Provinzial- und Kommunalverbände zur Anlage von Kleinbahnen dadurch, daß ihnen im § 41 des Kleinbahngesetzes Subventionen und Beihilfen in Aussicht gestellt wurden[23]. Die Kapitalbeteiligung in Preußen ergab 1918 folgendes Bild: Zum Baukapital gaben

Staat	128	Millionen
Provinzen	100	„
Kreise	189	„
zunächst Beteiligte	102	„
in sonstiger Weise	233	„
zusammen	752	Millionen.[24]

[23] „Staatliche Mittel sind erstmalig durch das Gesetz, betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen, vom 8. 4. 1895 (Ges.-S. S. 91) bereitgestellt worden. In gleicher Weise sind in den folgenden Jahren wiederholt Mittel in wechselnder Höhe bewilligt worden, zuletzt 5 Millionen durch das Gesetz vom 14. 5. 1927 (II Nr. 19). Dieser Betrag ist zugleich dazu bestimmt, bereits staatlich unterstützten, notleidenden nebenbahnähnlichen Kleinbahnen zur Durchführung der zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit erforderlichen Maßnahmen, insbesondere zur Instandsetzung des Bahnkörpers oder zur Beschaffung von Betriebsmitteln (Lokomotiven, Wagen), unter gewissen Voraussetzungen Staatsbeihilfen zu gewähren. Mit dem Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich hat auch das Reich durch § 20 des Reichs-Ges. vom 30 4. 1920 — II Nr. 38 — die Verpflichtung übernommen, den Bau von Eisenbahnen, die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen (Kleinb. u. Bahnen, die den Kleinb. gleichzuachten sind — nicht jedoch Straßenb. u. straßenbahnähnl. Unternehmungen), dem Umfang entsprechend zu unterstützen, in dem bisher die Kleinbahnen in Preußen unterstützt worden sind. Die Unterstützung ist davon abhängig, daß die Länder für das Unternehmen mindestens den gleichen Staatsbeitrag zur Verfügung stellen wie das Reich. — In den meisten Fällen erfolgt die Beteiligung des Reiches und des Staates an den Bahnunternehmen in Form von Aktien oder Geschäftsanteilen (Stammeinlagen) unter Gleichberechtigung mit den anderen Zeichnern des Anlagekapitals." (Hein u. Krüger a. a. O., I, S. 168, 170.)

[24] O. Kayser a. a. O., S. 710 (ohne Quellenangaben für die Herkunft der Zahlen). — Vgl. hiermit die statistischen Angaben des Verbandes der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Unternehmungsform für Kleinbahnen ist zwar vom Gesetzgeber nicht zwingend vorgeschrieben, jedoch sind drei Formen (§ 16 Kl.B.Ges.) nahegelegt: die Aktiengesellschaft, die Kommanditgesellschaft auf Aktien und die Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Stark überwiegend findet sich die Form der A.-G., außerdem die der G. m. b. H., während die der Kommanditgesellschaft auf Aktien — ebenso die der Genossenschaft — fast völlig zurücktritt. Von den rund 300[25] Kleinbahnunternehmungen sind etwa zwei Drittel im Besitz von Aktiengesellschaften, rund ein Drittel im Besitz öffentlicher Körperschaften. Die Aktiengesellschaften sind aus den eben genannten Gründen vielfach gemischtwirtschaftliche Unternehmungen. Genauere statistische Unterlagen fehlen.

Die Gründe für die Bevorzugung der A.-G. und G.m.b.H. als Unternehmungsformen sind einleuchtend. Reine Regiebetriebe einer einzigen öffentlichen Körperschaft sind für Kleinbahnunternehmungen sowohl wegen der Schwierigkeit der Beschaffung von Anlagemitteln wie auch wegen der Inanspruchnahme der öffentlichen Einrichtungen (Wege, Brücken, Geländestreifen usw.) aus dem Besitz verschiedener Körperschaften kaum durchführbar. Andererseits sind gerade bei den Kleinbahnen oft Einzelpersonen (Zuckerfabriken für Rübentransport, Grund-, Hotel-, Sanatorienbesitzer bei Ausflugsbahnen, Bergwerke für Arbeiter- und Materialtransport usw.) interessiert, deren Mittel und Risiko bei Regiebetrieben nicht in Anspruch genommen werden könnte.

Die Betriebsleitung wird bei den Kleinbahnen meist von angestellten Direktoren ausgeübt. Wie bei den Privateisenbahnen findet sich auch bei den Kleinbahnen die Neigung zur Bildung von besonderen Betriebsgesellschaften. Solche sind z. B.:

	führt den Betrieb von	
	Kleinbahnen	Privatbahnen
1. Lenz & Co., G.m.b.H	23	7
2. Allgemeine Deutsche Betriebsgesellschaft, G.m.b.H.	12	5
3. Vereinigte Kleinbahnen A.-G.	6	1
4. Ostdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft Königsberg i. Pr.	18	2

deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen und Privateisenbahnen, dem 98% aller Kleinbahnen angeschlossen sind (Handbuch a. a. O.), für 1928:

	Privateisenbahnen	Nebenbahnähnliche Kleinbahnen	Straßenbahnen
Höhe des fortgeschriebenen Anlagekapitals	483 629 000	513 695 000	1 791 747 000

[25] Diese und die folgenden Angaben nach dem „Handbuch".

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Diese vier Betriebsgesellschaften sind als Tochtergesellschaften in einer Dachgesellschaft, der Aktiengesellschaft für Verkehrswesen, zusammengeschlossen.

An Betriebsgesellschaften sind weiter vorhanden:

	führt den Betrieb von		
	Klein-bahnen	Privat-bahnen	Straßen-bahnen
5. Landesverkehrsdirektion Brandenburg[26] .	18	—	—
6. Eisenbahnbau-Ges. Becker & Co. G. m. b. H.	4	—	1
7. Vering & Waechter, Eisenbahnbau- und -betriebsges. m. b. H. & Co. Komm.-Ges.	2	—	—
8. A.-G., Bahnbau- und -betrieb	8	2	2
9. Landeskleinbahnamt der Prov. Hannover (Kleinbahnabteilung d. Landesdirektoriums der Prov. Hannover)	12	—	—
10. Kleinbahnabteilung der Provinzialverwaltung von Sachsen	19	—	—
11. Westfälische Provinzialverwaltung, Kleinbahnabteilung	2	—	1
12. Vereinigung vorpommerscher Kleinbahnen G. m. b. H.	8	—	—

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß bei den Kleinbahnen die nichteigene Betriebsführung sehr weit verbreitet ist. Fast die Hälfte (rund 44%) aller Kleinbahnen wird nicht vom Eigentümer selbst betrieben.

3. Die Einrichtungen des lokalen Verkehrs, insbesondere die Straßenbahnen.

Wenn hier die öffentlichen Betriebe des lokalen Verkehrs zusammenfassend ausgesondert werden, so ist damit schon ihr gemeinsamer Aufgabenkreis angedeutet: Es handelt sich um Verkehrseinrichtungen, deren Gebiet im allgemeinen mit dem Gemeindegebiet zusammenfällt. Dabei überwiegt der Personenverkehr, während der Güterverkehr sehr stark zurücktritt. Bei den meisten lokalen Verkehrsbetrieben kommt ein besonderer Güterverkehr in eigens dazu gefahrenen Güterwagen sogar niemals in Frage. Einem Park von rund 28000 Straßenbahnwagen (Trieb- und Beiwagen) in Deutschland stehen nur rund 4000 Güter-

[26] Die Provinzialverwaltungen in Hannover, Westfalen, Brandenburg und Sachsen haben besondere Kleinbahnabteilungen. (Vgl. Hein u. Krüger a. a. O., S. 168.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und Spezialwagen gegenüber; die Verkehrsstatistik der Straßenbahnen (1928) weist gegenüber 4½ Milliarden beförderten Personen noch nicht 2 Millionen Tonnen beförderte Güter auf.

Die Straßenbahnen stehen mit dieser gewaltigen Betriebsziffer im Lokalverkehr weit obenan. In der Intensität ihres Betriebes werden sie nur durch die in den größten Städten vorhandenen Hoch-, Untergrund- und Schwebebahnen übertroffen. Deren Anlage und Betrieb ist aber, wie in Berlin und Hamburg, entweder Sache des Staates oder, bei Schnellverkehrsverbindungen von Nachbargemeinden, gemeinsame Aufgabe zwischen Staat und Gemeinden. Alle derartigen Sonderformen lokaler Verkehrsbetriebe müssen hier aus Raummangel außer Betracht bleiben. Dieser Abschnitt soll sich vorwiegend mit den Straßenbahnen beschäftigen. In einem Anhang wird noch kurz über die lokalen gleislosen öffentlichen Verkehrsmittel berichtet.

Der Aufgabenkreis der Straßenbahnen ergibt sich aus ihrem besonderen Zweck, Lokalverkehr zu vermitteln. Untersuchen wir die Verteilung der (1928) rund 180[27] im Betrieb befindlichen Straßenbahnen, so finden wir empirisch, was theoretisch allerdings nicht erstaunlich ist, daß 1. in allen 48 Großstädten mit über 100000 Einwohnern und 2. in den 50 Städten mit 50—100000 Einwohnern Straßenbahnen vorhanden sind; die übrigen 80 Straßenbahnen verteilen sich zunächst auf die Städte der anschließenden Gruppengröße (mit 40—50000 Einwohnern) und auf solche Städte mit geringerer Einwohnerzahl (20 bis 40000), wo besondere Verhältnisse — wie langgedehnter Stadtgrundriß, Verbindung mit benachbarten Städten oder Vororten, Ausflugs- und Erholungsverkehr (in Bädern z. B.) — ein gesteigertes Verkehrsbedürfnis hervorgerufen haben. Dazu kommen noch eine Anzahl von Ausflugsstraßenbahnen und von Bahnen besonderer Konstruktion (Zahnrad-, Schwebebahnen u. a.). Über den eigentlichen Verkehrszweck der Straßenbahnen greifen dann einige hinaus, die ein ganzes Verkehrsnetz zwischen benachbarte Städte legen (wie z. B. im westdeutschen Industriegebiet)[28].

Theoretisch ergibt sich die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einer Straßenbahnanlage aus folgenden Erwägungen: Unter den in Deutsch-

---

[27] Vgl. „Handbuch".

[28] Vgl. F. Schoeningh, Die Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung der Kleinbahnen (Überlandstraßenbahnen) im rheinisch-westfälischen Kohlenrevier. Paderborn 1911.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

land allgemein gegebenen Verhältnissen (getrennte Arbeitszeit) ist für die viermal zurückzulegende Wegstrecke zwischen Wohn- und Arbeitsstätte ein Zeitaufwand von höchstens 2 Stunden tragbar. Daher können — bei Annahme eines annähernd kreisrunden Stadtgrundrisses — Städte bis zu 2 km Durchmesser, die bei der üblichen Wohndichte etwa 40—50000 Einwohner fassen, ohne Straßenbahnverkehr bleiben. Oberhalb dieser Grenze wird der Straßenbahnverkehr zu einer zwingenden Notwendigkeit, unter jener Grenze ist er — wie oben gesagt — nur in besonderen Fällen erforderlich[29]. Aus ähnlichen Erwägungen und unter Berücksichtigung der Reisegeschwindigkeit auf Straßenbahnen (einschließlich Zu- und Abgang und Wartezeit) ergibt sich dann, daß die Straßenbahn bis zu einer Größe der Stadt von rund einer Million Einwohnern das ausreichende Lokalverkehrsmittel ist, daß darüber hinaus jedoch zur Straßenbahn die Stadtbahn (als Ring-, Hoch-, Untergrund-, Schwebebahn) treten muß, um eine aus wohnungs- und sozialpolitischen Gründen unerwünschte Zusammendrängung der Stadtbevölkerung zu verhindern und die Aufschließung geeigneten Außengeländes für aufgelockerte Bebauung zu ermöglichen.

Auf die Organisationsform übt die Eigenart des städtischen Verkehrs einen starken Einfluß aus. Diese Eigenart ist deshalb hier näher zu betrachten[30]. Man könnte vielleicht als allgemeines Kennzeichen des lokalen Straßenbahnverkehrs seine Unstetigkeit hervorheben. Trägt man den Straßenbahnverkehr eines Tages, eines Monats, eines Jahres graphisch auf, so zeigen sich in allen Fällen stark gebrochene Kurven, die die ständigen Schwankungen nachweisen. Starke Verkehrsstöße wechseln regellos mit Verkehrslücken ab, und die Verkehrsbelastung der einzelnen Linien in der einen Richtung ist meist ganz verschieden von

---

[29] In den deutschen Städten mit über 100000 Einwohnern entfällt jeweils im groben Durchschnitt auf 10000 Einwohner eine Bahnlänge von 1—2 km, in den Städten unter 100000 entsprechend 2 km und darüber. — „In den weiträumig gebauten Städten ist die Bahnlänge, auf 10000 Einwohner bezogen, erheblich größer. Entsprechend der weiträumigeren Siedlung finden sich hier Straßenbahnen schon in kleinen Städten von 15000 Einwohnern. In den Städten, in denen der Gesamtverkehr durch die Straßenbahn bewältigt wird, kommen auf 10000 Einwohner 3,5 bis 5 km Bahn." (O. Blum, G. Schimpff, W. Schmidt, Städtebau. Berlin 1921. S. 165.)

[30] Hierzu und zum folgenden vgl. Blum-Schimpff-Schmidt a. a. O., S. 145ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der Belastung in der umgekehrten Richtung. Die Verschiedenheiten ergeben sich aus der Tatsache, daß der überwiegende Teil des Straßenbahnverkehrs (an Wochentagen) Wohnverkehr, d. h. Verkehr zwischen Wohn- und Arbeitsstätte ist, sich daher auf die Stunden des Geschäftsanfanges und -schlusses und der Mittagspausen zusammendrängt und, als radial gerichteter Verkehr, meistens einzelne radiale Durchgangsstrecken besonders stark belastet. Am Sonntag tritt an seine Stelle der ebenso gerichtete, aber auf andere Stunden verteilte und vom Wetter bestimmte Ausflugsverkehr.

Vom Wohnverkehr des Alltags unterscheidet sich der Geschäftsverkehr, der sich in die Geschäfts- und Bürostunden zusammendrängt, sich im wesentlichen auf die innern Teile der Stadt, die Geschäftsstadt, beschränkt und die Eigenart der relativ kurzen Reisezeit besitzt. Infolgedessen unterscheiden sich auch die Fahrtlängen des Wohn- und Geschäftsverkehrs erheblich voneinander: im Wohnverkehr beträgt die mittlere Fahrtlänge rund 4 km (rund 20 Minuten), im Geschäftsverkehr dagegen rund 1,5 km. Die entsprechenden Fahrtlängen auf Stadtbahnen betragen rund 8, bzw. rund 2 km[31].

Infolge der Zusammensetzung dieses verschiedenartigen Verkehrs entsteht eine unregelmäßige Belastung der Straßenbahnen. Trägt man die örtliche Verkehrsverteilung ein und derselben Linie einmal nach Stunden, dann nach Tagen und Monaten und getrennt nach den verschiedenen Verkehrsrichtungen auf, so erhält man in jedem Falle eine unregelmäßige, mehrfach gebrochene Kurve. Aus dieser zusammengesetzten Verkehrsbelastung ergibt sich die Schwierigkeit einer rentablen Betriebsführung und zweckmäßigen Fahrplangestaltung.

Wenn auch im Anfang des Straßenbahnverkehrs, der bekanntlich um die 1860er Jahre mit Pferdebetrieb begann, alle jene Erscheinungen noch nicht in vollem Maße gleichzeitig hervortraten, so war doch von vornherein schon das wesentliche Kennzeichen des neuen Verkehrsmittels jene Unstetigkeit. Der Notwendigkeit zur Beweglichkeit in der Betriebsführung — neben der leichten Kapitalbeschaffung — schien am besten die Aktiengesellschaft zu entsprechen, und diese Unternehmungsform wurde deshalb mit Vorliebe bereits bei den Gründungen gewählt. Wie bei der Anlage der Gaswerke waren auch hier die Kapital-

[31] Die mittlere Fahrtlänge im Gesamtdurchschnitt lag in den deutschen Großstädten (1913) zwischen 3 und 4 km (ebenda, S. 151).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

geber überwiegend ausländische, namentlich englische und belgische Gesellschaften.

Bei dem weiteren Ausbau des Straßenbahnwesens im Laufe der Jahrzehnte ergab sich jedoch die Notwendigkeit einer Umgestaltung der Besitz- und Betriebsverhältnisse aus folgenden Gründen:

1. Die Anlage einer Schienenbahn in den Straßen einer Stadt und die Konzessionierung eines Straßenbahnbetriebes an einen Unternehmer schloß in gewisser Beziehung eine Gleichstellung eines zweiten oder dritten Wettbewerbers aus. Der erste Unternehmer besaß eine Sonderstellung, die einem faktischen Monopol nahekam.

2. Waren mehrere Straßenbahnunternehmen in einem Stadtgebiet zugleich konzessioniert, so ergaben sich Schwierigkeiten daraus, daß alle Betriebe mit ihren Linien die Geschäftsstadt — möglichst an den gleichen Hauptverkehrspunkten — kreuzen wollten.

3. Die Befristung der erteilten Konzessionen schreckte, je länger, desto mehr, von den hohen Kapitalinvestierungen, die für den Unterbau und den Wagenpark erforderlich wurden, ab, und der weitere Ausbau der Straßenbahnen ging nicht mehr mit der gewünschten Schnelligkeit vor sich.

4. Der Übergang vom Betrieb mit Pferden zum elektrischen Betrieb wurde aus den bereits unter 1—3 genannten Gründen erschwert. Seit der Zentralisierung der Stromerzeugung an einem Punkte der Stadt und dem Ausbau der Elektrizitätswerke zu städtischen Regiebetrieben nach der Jahrhundertwende wurde das Bedürfnis nach einer Abänderung der Unternehmungsform im Straßenbahnwesen immer dringender.

5. Infolge der schnellen, ständig wachsenden Agglomeration der Bevölkerung in den Städten — besonders seit den 90er Jahren — ergab sich die Notwendigkeit nach Erschließung des Außengeländes der Großstädte, um eine ungesunde Verdichtung der Wohnbevölkerung im Stadtinnern zu vermeiden. Das städtische Hauptverkehrsmittel, die Straßenbahn, mußte nunmehr auch in den Dienst der Boden- und Wohnungspolitik gestellt werden[32].

---

[32] Ganz einseitig beurteilt Blum (a. a. O., S. 391, 395) diese Erscheinungen, wenn er hervorhebt, die Führung der Straßenbahnlinien bis an die Stadtperipherie verteuere die Bodenpreise des dortigen Baugeländes. — Als charakteristische Wirkung jener Verkehrspolitik ist vielmehr hervorzuheben, daß durch Erschließung der Außengebiete zur Besiedlung eine Ent-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Aus den genannten Gründen erschien eine im Gemeininteresse geführte Bewirtschaftung der lokalen, öffentlichen Verkehrsmittel als wünschenswert, bei der nicht mehr allein der privatwirtschaftliche Gesichtspunkt der höchsten Rentabilität ausschlaggebend sein sollte.

So begann nach 1900 die neue Periode des Straßenbahnwesens, in der die Übernahme und Betriebsführung der Straßenbahnen durch die städtischen Verwaltungen als das erstrebenswerte Ziel angesehen wurde. Diese Auffassung befestigte sich noch in den Nachkriegsjahren mit dem Vordringen städtebaulicher Gedanken. Man erkannte — wie Cheberg es ausdrückt —, daß „die größtmögliche Wirtschaftlichkeit nicht allein in einem großen finanziellen Erträgnis, sondern nicht minder in der Förderung der sich wirtschaftlich schließlich weit stärker auswirkenden allgemeinen Verkehrsinteressen beruhe“[33].

Mit ständig wachsendem Erfolge war es gelungen, eine Verkehrspolitik im Gemeininteresse zu führen. Bei der schnell zunehmenden Größe der Großstädte war die Straßenbahn zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel für jedermann geworden, und das fahrende Publikum war nicht mehr so einseitig zusammengesetzt wie zu Beginn der Straßenbahnbauten, sondern rekrutierte sich nun aus allen Schichten der Bevölkerung. Die Wünsche nach einem verstärkten Ausbau des Straßenbahnnetzes wurden jetzt von der Allgemeinheit getragen, und ihre Erfüllung lag im Interesse der Allgemeinheit. Schranken waren nur gesetzt durch die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt.

Es ist in den letzten Jahren an verschiedenen Stellen wiederholt der Gedanke geäußert worden, die neuen Straßenbahnlinien müßten durch die angeblich besonders Interessierten finanziert werden. Im Innern der Stadt sollten die Geschäftsleute, die durch den gesteigerten Verkehr einen Gewinn hätten, den Bau der Linien ganz oder teilweise bezahlen. In den Außenbezirken sollten vor allem die Grundbesitzer, die von den neuen Linien eine Steigerung ihrer Parzellenpreise erwarten könnten, zu den Kosten beitragen. Man hat sogar an eine schematische Umlegung der Bahnbaukosten einschließlich eines Sicherheitsfonds für

---

lastung des Grundstücksmarktes in der Innenstadt erfolgt, also die neuen baureif gewordenen Außengebiete zwar gegenüber vorheriger landwirtschaftlicher Benutzung im Preise steigen, zugleich aber die weitere Preissteigerung in der Innenstadt aufhört oder jedenfalls erheblich vermindert wird.

[33] Th. v. Cheberg, Art. Gemeindefinanzen. Hwb. d. Stw. 4. Aufl. Bd. 4. S. 812.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Betriebsausfälle in den Anfangsjahren gedacht. Die umgelegten Kosten sollten dann gleichmäßig jeden Quadratmeter Wohnfläche belasten und durch die Mieten verzinst werden[34]. Man erkennt deutlich bei diesen Vorschlägen — wo und wieweit sie Wirklichkeit geworden sind, ließ sich nicht ermitteln — die unheilvolle Verquickung von privatwirtschaftlichen Gedankengängen mit gemeinwirtschaftlichen Ideen. Trotz theoretischer Anerkennung solcher gemeinwirtschaftlichen Ziele zeigte sich denn auch bei der Betriebsführung der Straßenbahnen das unverhüllte Streben nach Profiten.

Im Laufe der Jahre — besonders in der Nachkriegszeit — traten bei der Regieverwaltung der städtischen Straßenbahnen bald mehr, bald weniger die Nachteile hervor, die sich bei allen Kommunalbetrieben zeigen und in der Schwierigkeit der Kapitalbeschaffung für Betriebszwecke ihren Ausdruck finden. An vielen Stellen muß ein an sich notwendiger Ausbau des Straßenbahnnetzes deshalb unterbleiben. Die Schwierigkeiten werden vermehrt durch die eng begrenzte Bewegungsfreiheit der Straßenbahnverwaltungen und den Zwang zur parlamentarischen Verantwortlichkeit. Durch die Abhängigkeit des Straßenbahndezernenten vom Stadtparlament entsteht ein langer Instanzenzug, der die Entschlußfreudigkeit unterbindet und die vorteilhafte Ausnutzung günstiger Einkaufsgelegenheiten für Bau- und Betriebsstoffe unmöglich macht. Erreicht wird gewöhnlich durch die in den Stadtparlamenten weit verbreitete Neigung zur — oft unsachlichen — Kritik ein zwar bürokratisch einwandfreies Handeln der Dezernenten, das aber meist eine große Verantwortungsscheu zur Folge hat und deshalb zur Unwirtschaftlichkeit führen kann.

Zeigen sich alle die genannten Hemmnisse schon zu normalen Zeiten, so wurden sie in den politisch bewegten Zeiten nach dem Kriege vermehrt, als einzelne politische Parteien die Arbeiter und Angestellten der lokalen Verkehrsbetriebe für ihre Zwecke gebrauchen wollten und bewußt oder unbewußt Beunruhigungen und parteiische Spaltungen in ihren Reihen hervorriefen. Schließlich wirkten noch die Sozialisierungsversuche an den angeblich dazu reifen städtischen Betrieben außerordentlich störend auf die Geschäftsführung und Betriebsleitung ein. Es ist daher verständlich, daß wiederholt der Wunsch laut wurde, die Straßenbahnverwaltungen allen schädlichen Einflüssen zu entziehen, sie zum

[34] Vgl. Blum-Schimpff-Schmidt a. a. O., S. 396.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zwecke einer größeren Wirtschaftlichkeit selbständig zu machen und ihnen eine größere Beweglichkeit in der Verwaltung und bessere Anpassungsfähigkeit an wechselnde Tagesforderungen zu geben.

Leider ist im einzelnen nicht nachweisbar, wie stark die Tendenz in der Aus- und Umgestaltung der Unternehmungsform im Straßenbahnwesen ist. Wir wissen nur, daß — um das Gesagte zusammenzufassen — zuerst die Neigung zu Privatunternehmungen unter Begünstigung des freien Wettbewerbes bestand, daß sie abgelöst wurde von der Tendenz zur städtischen Regiebildung und daß die neueste Zeit zu verschiedenen anderen neuen Unternehmungsformen — zuungunsten der städtischen Regiebetriebe — neigt.

Für die letzten Jahre liegt genaueres Material vor. Daraus ergibt sich, daß im Jahre 1928 rund die Hälfte aller Straßenbahnbetriebe noch immer städtische Regiebetriebe waren. Von den etwa 180 Straßenbahnbetrieben im engeren und weiteren Sinne — d. h. unter Hinzunahme der straßenbahnähnlichen Ausflugs-, Drahtseil- usw. -bahnen — waren nur rund 33% Aktiengesellschaften, rund 17% Gesellschaften m. b. H., der andere Teil (rund 50% — wie gesagt) städtische Regiebetriebe[35]. Fälle, in denen Besitz und Betrieb getrennt waren, finden sich darunter nur selten. Von der wiederholt empfohlenen Möglichkeit, die städtischen Straßenbahnen zwecks Erhöhung der Rentabilität einer Privatgesellschaft in irgendeiner Form zum Zwecke des Betriebes zu überlassen, haben ein rundes Dutzend Gebrauch gemacht. In 10 Fällen etwa findet sich die Übertragung der Betriebsführung eines Unternehmens auf ein anderes. Der Fall einer wirklichen Verpachtung der Straßenbahn kommt nur einmal vor.

Statistische Zahlenangaben über die Verhältnisse im Straßenbahnwesen sind verfügbar, sofern man von einer Erfassung der Gesamtheit absieht und die vom Verbande deutscher Städtestatistiker bearbeiteten und vom Deutschen Städtetage herausgegebenen Untersuchungen heranzieht[36]. Hier sind Angaben von 89 Städten dargeboten, und zwar von 26 Städten mit über 200000 Einwohnern (Gruppe A), von 22 Städten mit über 100- bis 200000 Einwohnern (Gruppe B) und von 4 Städten mit über 50- bis 100000 Einwohnern (Gruppe C). In diesen 89 Städten waren 1928/29 insgesamt 97 selbständige Straßen-

[35] Errechnet nach den Angaben im „Handbuch", S. 29ff.
[36] Stat. Jahrb. dtsch. Städte. Jahrg. XXII—XXV. 1927—1930.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bahnunternehmungen vorhanden. Sieht man die Statistiken der letzten Jahre rückwärts durch, so fällt zweierlei auf:

1. die relative Unveränderlichkeit in den Unternehmungsformen;
2. die Unveränderlichkeit im Besitzstande der Straßenbahnen.

Es werden wenig Erweiterungen vorhandener Netze vorgenommen und kaum noch irgendwo neue Straßenbahnunternehmungen gegründet. Auf die Gründe wird weiter unten näher eingegangen.

Die Verteilung der Unternehmungsformen zeigt auch bei den genaueren Zahlen das uns schon bekannte Vorherrschen der Regiebetriebe. Bei den hier zur Betrachtung stehenden 89 Städten mit ihren 97 Straßenbahnunternehmungen sind rund die Hälfte (47) rein städtische Regiebetriebe, zu denen ein weiteres, von Kreisen betriebenes Regieunternehmen hinzukommt. Die übrigen 49 gliedern sich als Gesellschaftsunternehmungen folgendermaßen[37]:

Rechtsform	Städtische Gesellschaften	Sonstige öffentliche Unternehmungen	Gemischtwirtschaftliche Unternehmungen	Privatunternehmungen
Aktiengesellschaft . . .	2	1	25	8
Gesellschaft m. b. H. . .	8	1	3	1
	10	2	28	9

In der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungsform glaubt man gegenwärtig die am weitesten fortgeschrittene Unternehmungsform für Straßenbahnen erblicken zu müssen. Ihre unleugbaren Vorzüge gegenüber reinen Regiebetrieben oder auch städtischen Gesellschaftsbetrieben liegen einmal in der zweckmäßigen Ausbalancierung gemeinwirtschaftlicher Forderungen mit den Bestrebungen zur Gewinnerzielung, zweitens in der beweglicheren Verwaltungsform und der Hintanhaltung bürokratischer Hemmungen und schließlich in der leichteren Möglichkeit der Kapitalaufnahme, die nach der Inflation zum Zwecke der Nachholung von Ausbesserungs- und Ergänzungsarbeiten und zur Vornahme von weiteren Ausbauten geboten scheint. Dort, wo sich die Schwierigkeiten häufen, neigt man daher in den letzten Jahren am stärksten zur Umstellung auf die Form der gemischtwirtschaftlichen

[37] Stat. Jahrb. dtsch. Städte. Jahrg. XXV. 1930. S. 300

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Unternehmung, nämlich in den Großstädten. Das drückt sich auch deutlich in der prozentualen Verteilung der verschiedenen Unternehmungsformen[38] aus. Von je 100 Straßenbahnunternehmungen waren (1926):

in der Städtegruppe	städtische Regiebetriebe	städtische Gesellschaften	gemischtwirtschaftliche	Private	überhaupt
A	37	15	37	11	100
B	50	8	31	11	100
C	53	10	24	13	100
zusammen	47	11	30	12	100

Während also in den Städten mit unter 200000 Einwohnern 50% bzw. über 50% städtische Regiebetriebe vorhanden waren, sank ihre Zahl in den Städten mit über 200000 Einwohnern auf 37% zugunsten der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen und der städtischen Gesellschaften[39].

Leider ließ sich bisher die Städtestatistik noch nicht so weit ausbauen, um aus ihren Ergebnissen Schlüsse auf die wirtschaftliche Überlegenheit der einen oder andern Unternehmungsform ziehen zu können. Die ermittelten Durchschnittssätze der Bruttoeinnahmen je gefahrenen Wagenkilometer bzw. je beförderte Person zeigen keine auswertbaren charakteristischen Merkmale, weder in den einzelnen Städtegruppen noch in den verschiedenen Unternehmungsformen.

4. Anhang: Gleisloser Ortsverkehr.

Die faktische Monopolstellung zahlreicher Straßenbahnunternehmungen beruhte, wie oben gezeigt wurde, jahrelang darin, daß neben der ersten Gleisanlage eine zweite in den städtischen Hauptverkehrsstraßen nicht gelegt werden konnte, also trotz grundsätzlicher Neigung zum freien Wettbewerb — den man im Verkehrswesen sogar für besonders wünschenswert hielt — in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts wirksame Konkurrenzunternehmen im Straßenbahnverkehr nicht auftreten konnten. Die Stellung des einzigen Verkehrsunternehmens versteifte sich zu einem faktischen Monopol noch

[38] Ebenda. Jahrg. XXIII. 1928. S. 379ff.

[39] Über die finanzielle Beteiligung der Städte an den gemischt-wirtschaftlichen Unternehmungen und den Gesellschaftsunternehmungen s. Anl. am Schlusse dieser Abhandlung.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dadurch, daß der Vorsprung des ersten Unternehmens von späteren praktisch kaum mehr eingeholt werden konnte. Die Sachlage begann sich zu verschieben, als im Kraftwagen ein der Straßenbahn mindestens gleichwertiger, für bestimmte Fälle sogar überlegener Wettbewerber auftrat. Die Straßenbahnunternehmungen lernten schnell in der richtigen Abschätzung der Möglichkeiten, die der Kraftomnibus bietet, in zahlreichen Fällen sich seine arteigenen Vorteile zunutze zu machen, indem sie zur Ergänzung ihres Straßenbahnnetzes oder zwecks seiner Durchflechtung sich Kraftfahrbetriebe angliederten. Der besondere Vorteil einer oder mehrerer städtischer Ergänzungslinien durch den Autobus beruht darauf, daß diese Linien nach einem elastischen Fahrplan betrieben werden können. So werden die Zeiten dünnen Verkehrs in neuen Außensiedlungsgebieten mit ihrer Hilfe leicht überwunden. Der Verkehr kann hier gleichsam an der Kraftfahrlinie großgezogen werden, bis diese eines Tages durch eine regelrechte Straßenbahnlinie ersetzt wird, für die dann von Anfang an der nunmehr voll entfaltete Verkehr zur Verfügung steht. Ein geschickter Betriebsleiter hat dabei sogar die Möglichkeit, empirisch die günstigsten Linien zu ermitteln, da die Kraftfahrlinie in ihrer Streckenführung ohne jede Schwierigkeit leicht verändert werden kann. Diese leichte Beweglichkeit der Kraftfahrlinien läßt sie geeignet zur Durchflechtung bestehender Straßenbahnnetze mit neuen Zubringer- oder Ergänzungs- bzw. Entlastungslinien erscheinen. Voraussetzung dabei ist, daß eine leichte Übergangsmöglichkeit vom Kraftwagen auf die Straßenbahn oder umgekehrt durch Einführung kombinierter oder Umsteigefahrscheine geschaffen wird, was alles wiederum bedingt, daß sich Kraftverkehr und Straßenbahn in derselben Hand befinden. Derartige Verkehrserweiterungen und Kombinationen erscheinen vorzugsweise geboten für Großstädte, wo sie sich auch bereits bewährt haben.

Statistische Angaben, die uns Einzelheiten vermitteln könnten, stehen nur aus den durch die Städtestatistik[40] erfaßten, oben erwähnten drei Gruppen von Städten zur Verfügung. Bei einem Vergleich der verschiedenen Jahre zeigt sich hier besonders auffallend die starke und schnelle Zunahme der Kraftfahrbetriebe. 1924 konnten erst 23 von den damals befragten 85 Städten Kraftomnibusverkehr aufweisen; 1927 meldeten schon 86 von 93 befragten Städten Kraftomnibusverkehr, der

[40] Vgl. Anm. 36.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

von 140 Unternehmungen durchgeführt wurde. Unter den 140 Kraftomnibusunternehmungen befanden sich 31 Betriebe der Reichspost, 3 Betriebe der Reichsbahn, 27 städtische Regiebetriebe, 10 städtische Betriebe in Gesellschaftsform, 8 sonstige öffentliche Betriebe, 21 gemischtwirtschaftliche und 40 private Unternehmungen.

Die Strecken dieser Kraftfahrunternehmungen lagen nur mit rund 20% ihrer Länge in den Städten selbst, mit 80% außerhalb. Ihre Hauptaufgabe erblickten die Unternehmungen vor allem darin, die großen Städte mit ihren Vororten und dem nächsten Umkreis zu verbinden. Überwiegend leistete also der Autobus Zubringer- und Aufschließungsdienste. Im besonderen traf dies für die Kraftlinien der Reichspost zu. Sondert man diese aus — wie es in den meisten Statistiken infolge einer Verfügung des Reichspostministers neuerdings unvermeidlich ist —, so ergeben sich folgende Zahlen: 1928/29 bestanden in 72 berichtenden von 94 befragten Städten 73 Kraftomnibusunternehmungen[41]. Von diesen standen nicht weniger als 40 Unternehmungen in engster Verbindung mit Straßenbahnunternehmungen bzw. anderen städtischen Betrieben. Bei 20 Unternehmungen fand sich die oben erwähnte Durchflechtung des Straßenbahnnetzes im Innern der Städte mit Kraftverkehrslinien, die andern 20 dienten mehr dem Vorort- und Außenverkehr der Städte.

Da die Kraftlinien in den Städten vorwiegend zusätzlichen Verkehr übernehmen — zusätzlich in Hinsicht auf das Anwachsen der Einwohnerzahl der Städte und deren räumliche Ausdehnung durch die verstärkte Besiedlung der Außengebiete —, besteht bisher kein eigentlicher Wettbewerb zwischen Straßenbahn und Kraftwagen. In vielen Fällen tritt, wie gezeigt, sogar umgekehrt eine Verkehrsverbesserung und -zunahme für die bestehenden Straßenbahnlinien ein. Wettbewerbsverhältnis zwischen Kraftwagen- und Schienenverkehr eröffnet sich da-

[41] „Nach dem Besitzstand im einzelnen gliederten sich die erfaßten Unternehmungen in 4 Betriebe der Reichsbahn, 29 städtische Regiebetriebe, 10 städtische Unternehmungen in Gesellschaftsform, 6 sonstige öffentliche Unternehmungen und 24 gemischt-wirtschaftliche Unternehmungen. — Die Rechtsform der städtischen Gesellschaften war in 4 Fällen die AG. und in 6 Fällen die G. m. b. H. Von den gemischt-wirtschaftlichen Unternehmungen waren 13 als AG. und 11 als G. m. b. H. errichtet. Unter den sonstigen öffentlichen Unternehmungen war die AG. zweimal und die G. m. b. H. dreimal vertreten." (Stat. Jahrb. dtsch. Städte. Jahrg. XXV. S. 308.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gegen in starkem Maße, sobald der Kraftverkehr Linien in weiterer Entfernung der Städte bedient. Hier konkurriert der Kraftverkehr sowohl mit den Nebenbahnen und Privateisenbahnen wie vor allem mit der Reichsbahn, worüber nachher ausführlich gesprochen werden wird.

Dagegen scheint in anderer Form die Kraftomnibusverwendung im lokalen Straßenverkehr einen Vorsprung vor der Straßenbahn zu erhalten. In den kleinen Städten, die, wie im Anfang dieses Abschnittes nachgewiesen wurde, bisher auf Straßenbahnanlagen wegen ihrer geringen Ausdehnung verzichten konnten und verzichten mußten, weil ihre geringe Einwohnerzahl der Straßenbahn nicht genügend Fahrpublikum zu liefern imstande war, kann man in dem Streben nach einer wenigstens kleinen Verkehrsverbesserung ohne Schwierigkeiten zwei oder drei Autobuslinien mit einem elastischen Fahrplan einrichten. Städte in der Größe zwischen 20- und 50000 Einwohnern haben neuerdings mit Erfolg solche Kraftfahrbetriebe — meistens in städtischer Regie — eingerichtet. Der Vorzug der Kraftfahrbetriebe liegt hier offen zutage: es wird eine Verkehrsverbesserung erzielt, ohne daß es nötig ist, größere Mittel für Schieneneinbau, Straßenumpflasterung, Oberbauunterhaltung, Oberleitung usw. aufzubringen. Die Beschaffung von einigen Kraftwagen, wobei man die Wahl zwischen verschiedenen Größen und Typen hat, kann auch bei schwachen Finanzen von den Klein- und Mittelstädten durchgeführt werden. Die Abschreibung der dafür erforderlichen Mittel kann verhältnismäßig schnell erfolgen. Zudem erlaubt die Ungebundenheit des Kraftomnibusverkehrs eine vielseitige Verwendung auch des kleinen Wagenparks zu Sonderfahrten, Ausflugsfahrten usw. Bei den schnellen technischen Fortschritten, die der Bau von Autobussen in Deutschland in den letzten Jahren zu verzeichnen hatte, ist noch ein weiterer Ausbau des Lokalverkehrs in der gekennzeichneten Richtung zu erwarten.

Für die Zukunftsaussichten der städtischen Straßenverkehrsmittel scheint noch eine andere Ausgestaltungs- und Verwendungsmöglichkeit des Kraftomnibusses im sogenannten Trolleybusbetrieb[42] in Frage zu kommen. Man versteht hierunter — und bezeichnet ihn wohl auch so — einen gleislosen elektrischen Omnibusbetrieb mit Oberleitung. In

[42] Vgl. hierzu und zum folgenden die instruktive, aber leider sehr polemische Schrift von L. Betz, Das Trolleybus-System. Ein neuzeitliches Verkehrsmittel. Berlin 1930.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Deutschland[43] gibt es zur Zeit nur wenige Städte, die sich dieses — wieder modernen — Verkehrsmittels bedienen, nachdem bereits in den 80er Jahren die ersten Versuche damit unternommen worden waren. Dagegen ist der Trolleybusverkehr seit dem Kriege in stärkere Aufnahme vor allem in England, ferner in Amerika, den skandinavischen Ländern, Frankreich, Italien, Holland gekommen. Die Vorteile dieses Straßenverkehrsmittels bestehen in der Ersparnis von Anlagekosten durch Wegfall der Schienenanlagen, in der Verwendung des jetzt überall verfügbaren elektrischen Stromes, der in relativ billigen Oberleitungen durch die Straßen geführt werden kann, so daß der teure Brennstoff des Autos durch Elektrizität ersetzt werden kann. Der Trolleybus hat im übrigen die Vorteile des Kraftomnibusses, wie leichte Beweglichkeit, Stoßfreiheit, Bequemlichkeit, gute Wendigkeit, schnelles Anzugsvermögen usw., vereinigt also die Vorteile der Straßenbahn mit denen des Autobusses. Für den gesteigerten Straßenverkehr der modernen Großstädte hat er gegenüber der Straßenbahn noch den Vorzug, daß er nicht durch Schienen an eine starre Linie gebunden ist, also beim Halten zum Einsteigen an die Bordschwelle der Bürgersteige heranfahren kann und dadurch sowohl eine größere Sicherheit für das Fahrpublikum bietet, wie auch andererseits den fließenden Verkehr der übrigen Fahrzeuge auf dem Fahrdamm nicht aufhält. (Verbot des Vorbeifahrens von Kraftwagen an haltenden Elektrischen!)

Aus England liegen eingehende Vergleichsberechnungen[44] über die Wirtschaftlichkeit von Straßenbahn, Trolleybus und Autobus vor, die die höhere Rentabilität des Trolleybusses nachweisen. Besonders bewährt hat sich die Verwendung der Trolleybusgroßwagen mit Oberbau (statt Anhänger) und mit schweren, dreiachsigen Fahrgestellen. Es ist nicht zu verkennen, daß alle die großen Fortschritte im Bau von Fahrgestellen für Kraftwagen ohne weiteres dem Trolleybus zugute kommen, wie z. B. die Schwingachsenausbildung u. a., während der Straßenbahnwagen wohl kaum noch grundsätzliche Verbesserungen wird erfahren können.

Gegen eine ausgedehnte Verwendung des gleislosen Elektroomnibusses mit Oberleitung scheint in Deutschland vor allem das Vorurteil

[43] Die erste Trolleybusstrecke in Deutschland wurde 1900 in Eberswalde von der Pariser Firma „Compagnie de traction par trolley automateur" eingerichtet.

[44] Betz a. a. O., S. 133ff., 143.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zu sprechen, das sich von einigen Mißerfolgen aus seiner Anfangszeit am Ende des vorigen und Beginn unseres Jahrhunderts herleitet, heute aber, wo der Kraftwagen eine völlige Umgestaltung erfahren hat, nicht mehr berechtigt ist. Man bedenke, daß man damals ungefüge Straßenbahnwagen ohne Gleise laufen ließ, heute dagegen komfortable, luftbereifte Kraftwagen mit elektrischer Oberleitung.

Hinsichtlich der weiteren Verbreitung des Trolleybussystems lassen sich vorläufig nur zwei Vermutungen äußern:

1. Der elektrische Autobus wird in Zukunft vielleicht in der Lage sein, sich den regelmäßigen Überlandverkehr — insbesondere in der Nähe der Großstädte — zu erobern, in demselben Verhältnis, wie der weitere Ausbau unserer Überlandleitungen vorschreitet. Er wird also eine neue Konkurrenz für den Schienennahverkehr bilden.

2. Die Unternehmungsform für Trolleybusverkehr wird die gemischtwirtschaftliche sein, weil einmal bei neuen Verkehrseinrichtungen Privatunternehmungen die Initiative aufbringen müssen — in diesem Falle werden es die Firmen für Lastkraftwagenbau sein — und weil ergänzend zweitens ein Zusammenwirken von Kreisen und Kommunen sich ganz von selbst bei der Benutzung der von gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen gelieferten Elektrizität anbietet und die Frage der Wegeunterhaltspflicht endlich eine Mitwirkung der öffentlichen Körperschaften unentbehrlich macht.

Zweiter Abschnitt.

Gegensätze zwischen Groß- und Kleinverkehrswirtschaft, dargestellt am Wirtschaftskampf zwischen Schienen- und Kraftverkehr.

Vorbemerkung.

Der bisher erwähnte Kraftverkehr, der sich — fast ausschließlich als Personenverkehr — auf festen Linien innerhalb der Städte oder als Überland- und Zubringerverkehr in deren Umgebung abspielt und als organisierter Kraftverkehr von der deutschen Städtestatistik erfaßt wird, ist nur ein geringer Teil von demjenigen Kraftverkehr, der überhaupt erwerbsmäßig zur Personen- oder Güterbeförderung betrieben wird. Neben dem organisierten — und daher auch mengenmäßig einiger-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

maßen zu übersehenden — Kraftverkehr ist hier noch ein sich jeder Schätzung entziehender unorganisierter, freier Kraftverkehr vorhanden, der sich überwiegend der Güterbeförderung zugewandt hat. Im Rahmen dieser Untersuchung kann der letztere — trotz seiner weitreichenden Bedeutung — nur gestreift werden, während unser Hauptaugenmerk dem öffentlichen Kraftverkehr zu gelten hat, dessen Entstehung und Eigenart sogleich nach einer kurzen Zwischenbemerkung näher geschildert werden soll.

Wenn man die Frage nach den „Aufgaben" des erwerbsmäßig betriebenen Kraftverkehrs beantworten soll, so könnte man ausgehen von einer Feststellung der Lücken, die im Betriebe des Großverkehrs von Reichsbahn und Reichspost auftreten und die durch die Kleinverkehrswirtschaft ausgefüllt werden müssen. Untersucht man unter diesen Gesichtspunkten den modernen, gegen Entgelt betriebenen Kraftverkehr nach seinem Aufgabenkreis, so stößt man auf Äußerungen, welche die Notwendigkeit und Berechtigung seines heutigen Umfanges bestreiten. Diesen Standpunkt nimmt auch die Reichsbahn ein, welche die Transportleistungen des Güter- und Personenmassenverkehrs für sich allein beansprucht und den erwerbsmäßig betriebenen Kraftverkehr nur für Sonderaufgaben (z. B. An- und Abrollung der Güter, Spedition, Zubringerdienste u. a.) zulassen möchte. Ob und wieweit diese Forderungen berechtigt sind, soll nachher näher geprüft werden. Es leuchtet aber schon ein, daß wir auf diesem Wege schwerlich zu einer einwandfreien Abgrenzung des Aufgabenkreises für den erwerbsmäßig betriebenen Kraftverkehr kommen würden.

Ein anderes, in der Nationalökonomie oft angewendetes Verfahren besteht darin, daß man Größe, Umfang und Leistungen eines wirtschaftlichen Unternehmens feststellt und daran abliest, daß es bestimmte „Aufgaben" in der deutschen Volkswirtschaft erfüllt. Es liegt dem zwar ein ganz richtiger Gedanke zugrunde, nämlich der, daß die volkswirtschaftlichen Leistungen einer Gruppe oder eines Zweiges von Unternehmungen nach einem gewissen Zeitverlauf wie etwas Selbstverständliches, dann als etwas Notwendiges, ja Unentbehrliches angesehen werden und ihr Fortfall tatsächlich zunächst eine spürbare Lücke hinterlassen würde. Aber daraus den Aufgabenkreis zu konstruieren, würde ein logischer Fehler sein. Wir wissen, daß in der freien Wirtschaft die Güterproduktion weit über die Bedarfsdeckung hinausgehen kann, quantitativ sowohl wie qualitativ, daß man von „Aufgaben" im

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

reinen Wortsinn aber nur dann sprechen sollte, wenn es sich um die Befriedigung eines Bedarfes handelt, der nicht ungedeckt bleiben darf.

Die Leistungen des modernen Kraftverkehrs sind überwiegend zusätzlicher Art; sie sind als neue Deckungsmittel zur Verfügung gestellt worden, so daß eine neue zusätzliche Nachfrage nach ihnen entstehen konnte. Die „Aufgaben" des gegenwärtigen Kraftverkehrs sind also zum Teil erst durch dessen Organisation entstanden. Es ist daher notwendig, vor allem die Frage nach der Organisation des erwerbsmäßig betriebenen Kraftverkehrs — von dem weiterhin ausschließlich gesprochen werden soll — zu klären.

1. Die Entstehung der Kraftverkehrsorganisation.

Sehen wir von den ersten Versuchen Papins, Wagen mit eigener Kraft auf Straßen ohne Schienen vorwärts zu treiben, ab, so beginnt die Verbreitung des modernen Kraftwagens mit dem Mehrtaktmotor, der elastischen Bereifung und Verwendung von Gasgemischen zum Antrieb in dem Jahrzehnt vor und nach der Jahrhundertwende. Schrittmacher waren das Kraftrad und der Personenwagen. Von den letzteren wurden schon 1907 rund 10000[45] in Deutschland gezählt, während die Zahl der Lastkraftwagen erst 1914 diese Zahl[46] annähernd erreichte. Mit ganz wenigen Ausnahmen handelte es sich dabei um im Privatbesitz und -betrieb befindliche Kraftwagen. Aber es ist bemerkenswert, daß die Deutsche Reichspost schon frühzeitig, nämlich bereits im Jahre 1903 die ersten Kraftomnibuslinien einrichtete. Sie hatte schnell die besonderen Vorzüge des Kraftwagens für ihre Zwecke in hügeligem und gebirgigem Gelände erkannt. Deshalb ging sehr bald die bayerische Postverwaltung an die Umwandlung ihrer Pferdepostlinien in Kraftpostlinien.

Es hat mehr als nur historische Bedeutung, die Organisation des Kraftverkehrs im Deutschland der Kriegs- und Inflationszeit kurz kennenzulernen. Denn die heutige Organisation des Lastkraftverkehrs ist durch Umbildung und Umgründung aus den früheren Vorformen hervorgegangen.

---

[45] Egert, Der Kraftwagen im deutschen Verkehrswesen. Halle 1929. S. 7.

[46] E. Merkert, Der Lastkraftwagenverkehr seit dem Kriege, insbesondere sein Wettbewerb und seine Zusammenarbeit mit den Schienenbahnen. Berlin 1926. S. 5.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zu Beginn des Krieges mußten bekanntlich sämtliche privaten Kraftwagen und in gewissem Umfange auch die Pferdegespanne der Militärverwaltung zur Verfügung gestellt werden. Die öffentlichen Verkehrseinrichtungen waren unter der Inanspruchnahme durch die militärischen Anforderungen bald nicht mehr in der Lage, den Verkehrsaufgaben der Heimat zu genügen. Um den notwendigen Transport für die Nahrungsmittelversorgung der Zivilbevölkerung und für die Rohstoffzufuhr der Industrie sicherzustellen und die schon Ende 1916 hier und da zu bedenklichen Hemmungen führenden Verkehrslücken zu schließen, entschloß sich die Heeresverwaltung zur Einrichtung von immobilen Kraftwagenkolonnen[47] unter Benutzung des ihr zur Verfügung stehenden Kraftwagenfuhrparks. Mitte 1917 entstand diese rein militärische Organisation unter zentraler Befehlsleitung mit 60 Kraftwagenkolonnen, die bis Ende 1918 auf 115 anwuchsen. Die Beförderungsleistungen, hauptsächlich in Agrarprodukten für die Volksernährung, ferner in Düngemitteln, Eisen, Holz waren so zufriedenstellend, daß man sich nach Kriegsende entschloß, die immobilen mit den mobilen Kraftwagenkolonnen zusammenzuschweißen und sie als ein dem Reichsschatzministerium unterstelltes Verkehrsinstitut bestehen zu lassen. Durch die mit der Demobilmachung in Verbindung stehenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten und aus der durch die Zwangsablieferung von rollendem Eisenbahnmaterial an die Entente drohenden Verkehrskrisis boten sich neue große Aufgaben dar. Zu ihrer Bewältigung wurden von dem Reichsschatzministerium 14 Kraftverkehrsämter geschaffen, die über einen allerdings schon stark abgenutzten Fuhrpark von rund 2000 Lastkraftwagen in 107 Kraftwagenkolonnen verfügen konnten. Die Leitung war auch hier noch zentralisiert.

Die Leistungen dieses öffentlichen Kraftverkehrsunternehmens waren relativ sehr gut. Aber bei den mannigfachen wirtschaftlichen Schwierigkeiten (hoher Reparaturstand, Betriebsstoffmangel u. a.) und den zahlreichen Beunruhigungen durch Streiks war der wirtschaftliche Ertrag so gering, daß ständig Zuschüsse gezahlt werden mußten. Als das

---

[47] Merkert a. a. O., S. 12ff. — Boethke und Heger, Die Kraftverkehrsgesellschaften in Deutschland, Werden, Wesen und Bedeutung. 1925. S. 5. — Eisenbahn und Kraftwagen, Tatsachen und Gedanken zur Neugestaltung des deutschen Verkehrswesens. Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen" beim Deutschen Industrie- und Handelstag. 1930. S. 36ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Reichsfinanzministerium diese nicht mehr zahlen konnte und wollte, suchte die Reichsregierung eine Vereinbarung mit den Länderregierungen über die Fortsetzung des öffentlichen Lastkraftwagenverkehrs unter veränderter Betriebsform zu treffen.

Ein Versuch der Reichsregierung in dieser Richtung war bereits im Kriege unternommen worden, aber an dem Widerspruch von Bayern, Württemberg, Baden und Sachsen gescheitert, die um den selbständigen und unabhängigen Bestand des von ihnen eingerichteten Personenkraftverkehrs fürchteten. Jetzt gelang die große einheitliche Organisation für den öffentlichen Lastkraftwagenverkehr, und in den Jahren 1919/20 entstanden 16 Kraftverkehrsgesellschaften mit 98 Betriebsabteilungen. Die 16 Kraftverkehrsgesellschaften mit beschränkter Haftung stellten Organisationen mit eigener Rechtspersönlichkeit dar, ihre Leitung war dezentralisiert und nunmehr jedes militärischen Charakters entkleidet. Das Reich brachte in den „Verband der Kraftverkehrsgesellschaften E.V." seinen Fuhrparkbestand ein, wofür ihm ein Anteil von 7,75 Millionen Mark und ein Darlehen von 63 Millionen Mark gutgeschrieben wurde. Es sollte auf diese Weise ein Übergewicht des Reiches zurückgedrängt werden. Das Reich verzichtete ferner auf die Verzinsung und Tilgung des Darlehens, solange die Dividende 4% nicht übersteigen würde. Das Betriebskapital von 18 Millionen Mark wurde von den Ländern und Kommunen — in Preußen auch von den Provinzialverbänden — aufgebracht. Mit Ausnahme der Lastkraftwagen-Aktiengesellschaft (Lakwa) in Essen, wo Privatkapital mitarbeitete, war somit der organisierte deutsche Lastkraftwagenverkehr auch nach der Umgründung aus öffentlichen Mitteln finanziert. Der Fuhrpark belief sich jetzt auf 2871 Lastkraftwagen, 150 Kraftomnibusse, 37 Zugmaschinen, 1079 Anhängerwagen, 187 Personenkraftwagen und 126 Krafträder, die insgesamt von 3000 Arbeitern und Angestellten bedient wurden[48].

---

[48] „Das Tätigkeitsgebiet der Kraftverkehrsgesellschaften umfaßte die Vermietung von Lastkraftwagen und Lastzügen, die Übernahme von Massentransporten, die Ausführung von eiligen Transporten, die Einrichtung regelmäßiger Kraftwagenlinien im Personen- und Güterverkehr zur Ergänzung des Eisenbahnnetzes, die Ausführung von Personenrundfahrten, die Einführung des Kraftwagens in der Landwirtschaft, die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen, den Bau und die Vermietung von Garagen, die Übernahme und Wartung fremder Kraftwagen, die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern usw." (Eisenbahn und Kraftwagen a. a. O., S. 37.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Verglichen mit den Leistungen der immobilen Kraftwagenkolonnen in den letzten Kriegsmonaten sanken die Verkehrsleistungen der Kraftverkehrsgesellschaften trotz ihrer Vielseitigkeit in einzelnen Monaten bis auf ein Viertel. Die Inflationszeit mit ihren bekannten Erscheinungen, die Unrentabilität der alten Wagentypen, die geringen Arbeitsleistungen, schlechtes Material und vieles andere machten ein writschaftliches Gedeihen der Kraftverkehrsgesellschaften unmöglich. Vier von ihnen mußten aufgelöst werden — darunter die mit Privatkapital betriebene Lakwa — und ihr Verkehrsgebiet an die Nachbargesellschaften abtreten. Andere wurden zwecks leichterer Kapitalbeschaffung in Aktiengesellschaften umgegründet.

Wenn demnach ein geschäftlicher Erfolg der Kraftverkehrsgesellschaften infolge der Wirtschaftskatastrophe der Inflationszeit nicht in allen Fällen zu erzielen war, und auch ihre meßbaren Verkehrsleistungen hinter denen der Kraftwagenkolonnen und Kraftwagenämter zurückblieb, so ist andererseits zu berücksichtigen, daß sie in den Zeiten des Ruhrkampfes während des Regiebetriebes der Eisenbahnen eine außerordentlich wichtige Tätigkeit ausgeübt haben.

Mit dem Ende der Inflationszeit und dem Neuaufbau der Reichsbahn beginnt ein neuer Abschnitt in der Kraftverkehrsorganisation, nämlich die Zeit der wirtschaftlichen Festigung der Kraftverkehrsunternehmungen und des Konkurrenzkampfes gegen die beiden Reichsverkehrsinstitute, Reichsbahn und Reichspost. Aus einem ursprünglich hochwillkommenen Helfer in den Verkehrsnöten und -krisen der Kriegs- und Nachkriegszeit wurde der Kraftwagen zu einem unliebsamen Wettbewerber, sobald die Eisenbahn wieder in der Lage war, den gesamten Anforderungen des Verkehrs von sich aus Genüge zu leisten. Außerdem waren durch den Übergang von der Güterbeförderung zur Personenbeförderung die Kraftverkehrsgesellschaften auch in einen scharfen Konkurrrenzkampf gegen die Autobuslinien der Reichspost gekommen. Schon im Jahre 1922 hatte der Reichsverkehrsminister versucht, die Grundlagen zur gemeinschaftlichen Zusammenarbeit durch ein einheitliches System von Schienen- und Kraftverkehr zu schaffen. Im November 1923 wurde eine prinzipielle Einmütigkeit erzielt, die dann am 1. 4. 1924 zu einem Vertrag zwischen der Reichsbahn und der neuen Spitzenorganisation der Kraftverkehrsgesellschaften, der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." im sogenannten „Deutschlandvertrag" führte.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Auf das spezielle Konkurrrenzverhältnis zwischen Kraftverkehr und Reichsbahn komme ich weiter unten noch ausführlich zu sprechen. Ich möchte aber hier schon das Augenmerk auf die sehr bemerkenswerte Tatsache lenken, daß die Reichsbahn — wie gezeigt — ursprünglich wenigstens versucht hat, mit dem organisierten Kraftverkehr zu paktieren und die Gemeinschaftlichkeit des Vorgehens durch jenen Vertragsabschluß sicherzustellen, „um den Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr zum Nutzen der Allgemeinheit ineinander einzugliedern und einander anzupassen", jedoch den Vertrag von sich aus schon am 15. 11. 1928 wieder löste. Seitdem hat der verschärfte Konkurrenzkampf der Reichsbahn gegen den Kraftverkehr, organisierten wie unorganisierten, unter Benutzung aller Mittel der Gesetzgebung, der Agitation, der Reklame („Dienst am Kunden"), der Preisbildung (neue K-Tarife für Güterbeförderung) und der technischen Möglichkeiten (neue Leigzüge) eingesetzt.

In der erwähnten „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." schlossen sich die Kraftverkehrsgesellschaften, die zum großen Teil umgegründet und auch durch Neugründungen ergänzt worden waren, zur Wahrung ihrer Interessen zusammen. Die Aktionäre bzw. Gesellschafter der Kraftverkehrsgesellschaften waren wie früher Reich, Länder, Provinzialverbände und Gemeinden, nur in seltenen Ausnahmefällen Private. Die Deutsche Reichsbahn selbst war bei den Kraftverkehrsgesellschaften Freistaat Sachsen, Nordmark, Hessen und der Rheinischen Kraftverkehr-A.-G. mit Kapitaleinlage beteiligt.

Am 1. 9. 1925 bestanden insgesamt 16 Kraftverkehrsgesellschaften. Von diesen waren 12 betriebsorganisatorisch nach dem alten Verfahren aufgebaut, d. h. der Betrieb wurde zentralisiert und von den Zweig- und Betriebsstellen auftragsweise durchgeführt. Dagegen wurde bei den 4 Dachgesellschaften, die im Rhein-Ruhrgebiet domiziliert waren, die Betriebsführung einzelnen Betriebsgesellschaften übertragen. Die zwölf Kraftverkehrsgesellschaften besaßen 52 Zweigstellen und 11 Reparaturwerkstätten, die 4 Dachgesellschaften 15 Betriebsgesellschaften. Die Organisation der 4 Dachgesellschaften war aus den eigenartigen Verhältnissen ihres Verkehrsgebietes entstanden, das, wie bekannt, in Verkehrsfragen wie auch in Siedlungsfragen (Ruhrkohlensiedlungsverband) infolge der Häufung der Industrie und der Konzentration der Bevölkerung besonders komplizierte und schwierige Aufgaben zu lösen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hat[49]. Zur Beschaffung gemeinsamen Sachbedarfes (Betriebsmittel usw.) wurde noch der Verband deutscher Kraftverkehrsgesellschaften in Dortmund gegründet, der Anfang 1930 105 Mitglieder mit 126 Gesellschaften zählte. Die Geschäftsleitung des Verbandes führt die Dachgesellschaft Kraftverkehrs-A.-G. Westfalen in Dortmund, die zwar an einer Reihe von Kraftverkehrsgesellschaften beteiligt ist, aber keine eigenen Linien betreibt[50].

Nachdem die Kraftverkehrsorganisationen (seit dem 1. 1. 1930) in dem Verband deutscher Verkehrsverwaltungen E.V. ihre Vertretung gefunden haben, besteht dieser jetzt aus insgesamt 4 Gruppen, und zwar aus den 3 sogenannten Stammgruppen: Straßenbahnen, nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Privateisenbahnen, und als vierter der gleichberechtigten Gruppe der Kraftfahrbetriebe. Der Geschäftsbericht des Verbandes deutscher Verkehrsverwaltungen vom 10. 9. 1930 weist die starke Besetzung der neuen Gruppe IV — insbesondere in Preußen — neben den anderen Gruppen nach[51], wenn auch der hier organisierte Kraftverkehr in seinen Betriebseinnahmen (rund 93 Millionen RM) nur 9,2% der Gesamtbetriebseinnahmen aller Verbandsmitglieder ausmachte. Bei einem Vergleich mit den Leistungen des Postkraftverkehrs zeigt sich aber, daß die Zahl der beförderten Personen (1928) beim Kraftverkehr der Reichspost 69 Millionen, bei den organisierten Kraftfahrbetrieben dagegen 373 Millionen betrugen und die geleisteten Personenkilometer entsprechend sich wie 585:1759 Millionen verhielten[52]. Die nichtreichseigenen Kraftverkehrsunternehmungen konnten also 75% der gesamten Verkehrsleistung in der Personenbeförderung mit Kraftwagen auf sich vereinigen. Die entsprechenden Zahlenangaben für den Güterverkehr sind leider nicht zu gewinnen.

Abschließend wäre noch zur Klarstellung zu bemerken, daß außerhalb der geschilderten großen Organisationen als sogenannter „Heidelberger Verband" der Verband der Kraftomnibus- und Rundfahrtunternehmungen Deutschlands besteht, in dem die mit Privatkapital ausge-

---

[49] Näheres darüber bei Merkert a. a. O., S. 19.

[50] Vgl. Eisenbahn und Kraftwagen a. a. O., S. 19.

[51] Der Verband umfaßte 1930 insgesamt 389 Verkehrsverwaltungen als Mitglieder. Diese hatten zusammen 761 Betriebe, die sich in 185 Straßenbahnen, 280 nebenbahnähnliche Kleinbahnen, 135 Privateisenbahnen und 161 Kraftfahrbetriebe gliederten.

[52] Geschäftsbericht a. a. O.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

statteten Unternehmungen zusammengeschlossen sind. Die Abschätzung des Größenverhältnisses des rein privatwirtschaftlich frei betriebenen Kraftverkehrs für Personen und Güter im Verhältnis zu dem der mit öffentlichen Mitteln arbeitenden gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen ist unsicher. Genaue Zahlen zu geben ist unmöglich, da der freie Kraftverkehr statistisch nicht erfaßt wird.

2. Betriebsorganisatorische und gesetzliche Grundlagen des öffentlichen Kraftverkehrs.

Die Betriebsorganisation des Personen- und Güterkraftverkehrs kann in verschiedenen Formen durchgeführt werden, entweder in der Form zeitlich regelmäßiger oder gelegentlicher Fahrten mit fester Fahrtlinie oder wechselnden Routen und Zielen. Danach ergeben sich vorwiegend folgende Kombinationen in der Praxis:

1. regelmäßige Fahrten mit fester Linie (für Personen und Güter),
2. gelegentliche Fahrten mit fester Linie (Ausflugsverkehr),
3. gelegentliche (Bedarfs-) Fahrten mit wechselnden Routen und Zielen (Lastkraftverkehr),
4. gelegentliche (Bestell-) Fahrten mit gewähltem Ziel (Ausflugsverkehr).

Andere Kombinationen treten praktisch zurück.

Für den privaten Unternehmer kommen im allgemeinen nur die Fälle 3 und 4 in Frage, weil Fahrten auf festen Linien, wie gleich näher zu zeigen sein wird, von bestimmten rechtlichen Voraussetzungen abhängig sind, die nicht ohne weiteres erfüllt werden können. Dagegen haben die im Verband deutscher Verkehrsverwaltungen E.V. zusammengeschlossenen gemischtwirtschaftlichen Kraftverkehrsunternehmungen die Möglichkeit, außer zu 3 und 4 auch Fahrten nach 1 und 2 auszuführen, da sie sämtlich konzessionierte Linien betreiben. Und diese Fahrten auf festen Linien, meist parallel der Schiene, scheinen — man kann allerdings nur ganz vorsichtig schätzen — die Hauptmasse der Krafttransporte für Personen- und Güterverkehr auszumachen.

Im Kraftverkehr auf festen Linien und parallel der Schiene ist gegenwärtig der Konkurrenzkampf lebhaft entbrannt. Es konkurrieren hier untereinander: der unorganisierte, erwerbsmäßig betriebene, freie Kraftverkehr, die gemischtwirtschaftlichen Kraftverkehrsgesellschaften, die Reichspost und die Reichsbahn. Der Konkurrenzkampf zeigt nur

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

noch zwei Fronten, seitdem Reichsbahn und Reichspost den zwischen ihnen bestehenden Linienwettbewerb durch einen Vertrag, auf den weiter unten eingegangen wird, stark eingeschränkt haben.

Der Wettbewerb tritt besonders oft beim Fall 1 auf, also bei regelmäßigen Fahrten des organisierten Kraftverkehrs auf fester Linie; danach, aber in schwächerem Maße, bei den gelegentlichen Angebots- oder Bedarfsfahrten mit wechselnden Routen und Zielen (Ausflugsverkehr). Hier ist neuerdings, seitdem unter dem Schlagwort „Dienst am Kunden" von Reichspost und Reichsbahn in der Praxis eine regelrechte und planmäßige Verkehrswerbung betrieben wird, ein lebhafter Wettbewerb zwischen dem reichseigenen Kraftverkehr und dem der Fremdenverkehrsvereine und der organisierten Kraftverkehrsgesellschaften entstanden.

Die nicht linienmäßigen Bedarfsfahrten für Lastkraftverkehr seitens der organisierten Kraftverkehrsgesellschaften leiden heute unter der Konkurrenz eines sehr starken, zahlenmäßig nur stichprobenartig (Straßenverkehrszählung) und schätzungsweise zu erfassenden freien Kraftverkehrs, der entweder von Speditions- bzw. Transportfirmen[53] erwerbsmäßig oder von Fabrikanten in der Form des sogenannten Werks- und Lieferverkehrs in eigener Regie durchgeführt wird. Die Konkurrenzverhältnisse sind hier deshalb so kompliziert und schwierig, weil beim Werks- und Lieferverkehr nicht die Frage der Rentabilität entscheidend ist, sondern andere Gesichtspunkte (Prestige, Reklame usw.) eine maßgebende Rolle spielen können.

Die Gesetzgebung über den Kraftlinienverkehr steht in engem Zusammenhang mit der Entstehung des Kraftverkehrs aus einer öffentlichen Einrichtung der Kriegszeit. Bei der Umbildung der immobilen Kraftwagenkolonnen in die Kraftverkehrsämter sollte das Prinzip des öffentlichen Kraftverkehrs nach Möglichkeit gewahrt bleiben. Durch die

[53] „Seit Februar 1929 haben sich eine Anzahl von Kraftwagenunternehmen in der Gemeinschaft Deutscher Kraftwagen-Spediteure (Gedekra) in Berlin zusammengeschlossen. Dieser Gemeinschaft gehören zur Zeit 22 Firmen an. Die Mitglieder der Gedekra müssen sich verpflichten, im geschäftlichen Verkehr stets die Grundsätze ehrbarer Kaufleute zu befolgen. Die Gedekra hat Richtlinien für das Zusammenarbeiten ihrer Mitglieder herausgegeben. Sie hat in einer Kraftwagenbetriebsordnung einen Vertrag mit dem Reichsverband Deutscher Lastkraftwagenbesitzer, Frankfurt a. M., Fachgruppe Ferntransport-Unternehmer, Ortsgruppe Hannover, abgeschlossen." (Eisenbahn und Kraftwagen a. a. O., S. 41.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Kraftfahrlinienverordnung vom 24. 1. 1919 wurde bestimmt, daß die entgeltliche Beförderung von Personen oder Sachen auf Kraftfahrzeugen über die Grenzen eines Gemeindebezirkes hinaus auf bestimmten Strecken der Genehmigung bedürfe, die von den einzelnen Ländern erteilt werden sollte. Dieser Grundsatz ist dann als § 1[54] in das Kraftfahrliniengesetz vom 26. 8. 1925, das die Kraftfahrlinienverordnung aufhob, übernommen worden.

Zu Unsicherheiten gab neben der im § 1, Abs. 2 verwendeten Bezeichnung „Kraftfahrlinie" vor allem folgender Passus des § 2 Anlaß: „Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn ... das Unternehmen nicht den öffentlichen Interessen zuwiderläuft." Damit konnten die Konkurrenzverhältnisse der organisierten und freien Kraftverkehrsunternehmungen einseitig beeinflußt werden, sobald eine ungünstige Wettbewerbsanlage der Reichsbahn als im öffentlichen Interesse liegend der Grund zur Versagung der Genehmigung wurde. Die Sachlage kennzeichnet ein Erlaß des Preußischen Ministers für Handel und Gewerbe, der zwar vor dem Kraftfahrliniengesetz vom 26. 8. 1925 herausgekommen war, aber infolge der Verzögerung der Ausführungsanweisungen zum Kraftfahrliniengesetz — sie erschienen als Kraftfahrlinienverordnung erst am 20. 10. 1928 (R.G.Bl. I, S. 380) — als Geschäftsinstruktion für die preußischen Genehmigungsbehörde gelten konnte[55]. Der Erlaß besagte:

„Bei Genehmigung neuer Kraftfahrzeuglinien ist den Belangen der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schienenbahnen nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Es würde dem öffentlichen Interesse zuwiderlaufen, wenn der Schienenbahn die Erfüllung ihrer öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen durch Zulassung neuer Verkehrsunternehmungen wesentlich erschwert oder gar vereitelt würde. Den Schienenbahnen kann während des Genehmigungsverfahrens eine angemessene Frist gesetzt werden, um die nach dem Ermessen der Genehmigungsbehörden notwendigen Verkehrsverbesserungen durchzuführen. Geschieht dies, so ist die Genehmigung der beantragten Kraftfahrzeuglinien abzulehnen."

In der Kraftfahrlinienverordnung vom 20. 10. 1928 ist dann versucht worden, die Frage des öffentlichen Interesses im § 8 zu klären:

---

[54] „Wer über die Grenzen eines Gemeindebezirks hinaus die Beförderung von Personen oder Sachen mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten Strecken gegen Entgelt betreiben will (Unternehmer von Kraftfahrlinien), bedarf der Genehmigung der von der obersten Landesbehörde bestimmten Behörde."

[55] Vgl. Merkert a. a. O., S. 30.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

„Die Prüfung, ob die öffentlichen Interessen gewahrt sind, soll sich auf die Linienführung, die Zahl der täglichen Fahrten, die Wahl der Haltepläze usw. erstrecken.

Das Unternehmen läuft den öffentlichen Interessen zuwider,

1. wenn es auf Wegen durchgeführt werden soll, die sich wegen ihres baulichen Zustandes für diesen Kraftwagenverkehr nicht eignen,
2. wenn es bereits vorhandenen Verkehrsunternehmungen einen unbilligen Wettbewerb bereitet oder ihrer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausstattung vorgreift, ohne doch das öffentliche Verkehrsbedürfnis zweckmäßiger oder nachhaltiger zu befriedigen oder die vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel vorteilhaft zu ergänzen."

Und die Begründung zu der Kraftfahrlinienverordnung besagt über diesen Punkt:

„Bei Abwägung der vielfach widerstreitenden Belange anderer öffentlicher Verkehrsunternehmen werden es die Genehmigungsbehörden als ihre vornehmste Aufgabe betrachten müssen, den Kraftfahrlinienverkehr im Benehmen mit den für die Aufsicht über die sonstigen öffentlichen Verkehrsunternehmen zuständigen Behörden in den bereits vorhandenen öffentlichen Verkehr so einzugliedern, daß ein gedeihliches Zusammenarbeiten aller öffentlichen Verkehrsmittel gewährleistet ist und zum Nutzen der Allgemeinheit von jedem Verkehrsmittel wirtschaftliche Höchstleistungen erzielt werden[56]."

Die Verhältnisse sind außerordentlich kompliziert, weil die Verkehrsmittel unter ganz verschiedenen Konkurrenzbedingungen arbeiten, auch dort, wo es sich um öffentlichen Verkehr handelt. So besteht für die Reichsbahn Beförderungspflicht, für den Kraftverkehr besteht keine. Beim letzteren braucht vielmehr der Charakter der Öffentlichkeit nur insofern gewahrt zu werden, als die Einrichtungen des Kraftfahrunternehmens nach seiner Zweckbestimmung für jedermann zur Verfügung stehen müssen (§ 1 Kraftfahrlinienverordnung)[57]. Welche Nachteile für

---

[56] Hein und Krüger a. a. O., II, S. 379ff.

[57] Die „Vossische Zeitung" meldete unterm 12. 12. 1930, daß der Reichsverband der deutschen Industrie eine Regelung zwischen Kraftwagen und Schiene anstrebe. Er will „eine Konzessionspflicht auch für den gewerbsmäßigen Kraftverkehr fordern. Dabei will er jedoch von der Frage, ob für die beantragte Autolinie ein Bedürfnis vorliegt, absehen und die Zulassung lediglich von der finanziellen Sicherheit und fachlichen Eignung des Fuhrunternehmers abhängig machen. Dagegen soll auch der Kraftwagen, ähnlich wie die Reichsbahn, einem gewissen Tarifzwang unterworfen werden, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Eine Kommission von Vertretern des Kraftverkehrs und der Verlader soll Mindesttarife aufstellen, die

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Reichsbahn, welche Vorteile für den Kraftverkehr sich daraus im Personenverkehr, wie vor allem bei der Güterbeförderung ergeben können, wird noch im nächsten Abschnitt besonders erörtert. Eine weitere Differenzierung der Konkurrenzverhältnisse der großen Verkehrsinstitute liegt darin, daß die Reichspost für ihren weitverbreiteten Kraftverkehr einer eigentlichen Genehmigungspflicht nach § 6 des Kraftfahrliniengesetzes nicht unterliegt:

„Dienen Linien der Reichspost der Personenbeförderung, so ist die Reichspost zur Einholung der Genehmigung nicht verpflichtet, sondern nur zu einer Anzeige an die oberste Landesbehörde. Erhebt diese Einspruch, weil nach ihrer Auffassung den öffentlichen Interessen durch Einrichtung der Linie nicht genügend Rechnung getragen sei, und kommt eine Einigung nicht zustande, so entscheidet ein Schiedsgericht ...“

Die Berechtigung für die Post, Kraftlinien einzurichten und zu betreiben, wird daraus hergeleitet, daß die Reichspost in einzelnen Teilen Deutschlands eigentlich nie aufgehört habe[58], Personenbeförderung in Verbindung mit der Nachrichtenübermittlung zu betreiben, und daß vor dem Kriege nur eine Umwandlung von Pferdepostlinien in Kraftpostlinien vorgelegen habe, mithin die Post nunmehr auch das Recht habe, dort, wo neue Postkurse gebraucht würden, auch neue Kraftlinien einzurichten. Dadurch ist zweifellos ein verschärfendes Moment in die Konkurrenzverhältnisse im öffentlichen Kraftverkehr, besonders gegenüber der Schiene, hineingetragen worden, zumal die Reichspost noch im Abs. 2 der oben zitierten Bestimmungen das Recht eingeräumt erhalten hat, auch genehmigungsfrei Kraftfahrlinien einzurichten, wenn diese für die Postsachenbeförderung betriebstechnisch erforderlich sind. Praktisch kann also die Reichspost, ohne ernstlichen Widerspruch befürchten zu müssen, Linien sowohl für Personen-, wie für Postsachenbeförderung einrichten.

Als letzte bedeutsame Regelung aus der Kraftfahrlinienverordnung (§ 17, 2) wäre hier schließlich noch hervorzuheben, daß der von den Gesellschaften betriebene Fahrverkehr hinsichtlich der Beförderungspreise denselben Bestimmungen unterliegt wie der Eisenbahnverkehr,

---

der Genehmigung des Verkehrsministers unterliegen und die tatsächlichen Selbstkosten des Kraftwagens einschließlich seines viel umstrittenen Anteils an der Straßenbenutzung berücksichtigen müssen.“

[58] Obwohl sie seit dem Jahre 1872 nicht mehr das Vorrecht und die Verpflichtung zur Personenbeförderung besaß. Vgl. Eisenbahn und Kraftwagen a. a. O., S. 26.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

d. h.: „Die angesetzten Beförderungspreise sind gleichmäßig anzuwenden; Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind verboten und nichtig."

3. Wettbewerbsverhältnisse im organisierten Kraftverkehr.

Aus dem oben Gesagten ging hervor, daß erstens Konkurrenz zwischen Kraftverkehr und Schienenverkehr und zweitens innerhalb der 3 Hauptzweige der Kraftverkehrsunternehmungen besteht. Verhältnismäßig günstig abgeschnitten zu haben scheint bisher die Reichspost, weil sie eine verhältnismäßig große Verkehrsleistung für sich buchen kann, deren Ertrag als Verminderung der Unkosten bei der Nachrichtenübermittlung angesehen werden kann. Am schwierigsten ist die Lage der Reichsbahn, die durch Kraftverkehrsbetriebe der Reichspost und öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften sowohl an ihren eigenen Kraftlinien wie vor allem an ihrem Schienenverkehr Abbruch erfährt. Die verschiedenen Kraftverkehrsunternehmungen konnten im Jahre 1928 folgende Leistungen[59] aufweisen:

Verkehrsanstalt	Gesamtlänge der Linien km	Fahrleistungen in 1000-Wagen-km	Zahl der beförderten Reisenden in Millionen
Eisenbahnkraftwagenverkehr	2 574	2 970[60]	2,17
Kraftpostlinien	36 700	63 000	71,00
Öffentl. Kraftverkehrsgesellsch. (Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. u. Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften)	8 592	35 570	74,16

[59] Reichsbahnhandbuch 1929, S. 227.

[60] Von diesen vom Eisenbahnkraftwagenverkehr gefahrenen 2,97 Millionen Wagen-km entfallen auf

Personenverkehr, Omnibus	1,243	Millionen Wagen-km
„ Anhänger	0,007	„ „ „
Güterverkehr, Lastkraftwagen	1,052	„ „ „
„ Anhänger	0,667	„ „ „
	2,969	Millionen Wagen-km

Die Verkehrseinnahmen aus dem Kraftwagenverkehr der Reichsbahn betrugen 1928

aus Personenverkehr	1 071 000 RM
„ Güterverkehr	1 167 000 RM
„ Postbeförderung	3 000 RM
	2 241 000 RM

(Reichsbahnhandbuch. 1929. S. 227.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Ein einfacher überschläglicher Vergleich zeigt, daß die Verkehrsleistungen der öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften gegenüber den Kraftpostlinien sehr viel günstiger sind. Denn die Kraftverkehrsgesellschaften beförderten auf einem wesentlich kürzeren und gedrungeneren Liniennetze eine höhere Personenzahl als die Kraftpostlinien[61]. Während nämlich bei den Kraftposten auf je gefahrenen Wagenkilometer 1,2 beförderte Personen entfielen, betrug die entsprechende Zahl bei den öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften 2,1. Ferner ist zu berücksichtigen, daß die Kraftverkehrsgesellschaften den höheren Beförderungsgrad mit einem relativ geringeren Wagenpark erreichten — mit anderen Worten —, daß die Kraftpostlinien nicht nur unrentabler je Kilometer Kraftlinie, sondern auch im Hinblick auf das investierte Kapital unrentabler arbeiteten. Auf den einzelnen Postautobus entfielen 1928/29 im Durchschnitt 19000 gefahrene Kilometer, auf einen Omnibus der Kraftverkehrsgesellschaften dagegen 29000 km. Die Abschreibung der Wagen ist also bei der Post wesentlich ungünstiger als bei den Kraftverkehrsgesellschaften[62]. Es hat nicht an Vorwürfen seitens der Reichsbahn und seitens des Deutschen Industrie- und Handelstages gefehlt, die hierin eine unwirtschaftliche Verschwendung des Volkseinkommens sehen[63]. Die Sachlage ist jedoch noch nicht genügend geklärt, um abschließende Urteile fällen zu können. Die Post weist z. B. darauf hin,

---

Von 1928 auf 1929 zeigte sich im Eisenbahnkraftverkehr ein weiterer Rückgang in der Güterbeförderung, dagegen eine Zunahme der Verkehrsleistung im Personenverkehr auf 3 759 878 Personen und der Fahrleistung insgesamt auf rund 4 200 000 Wagen-km. — Am 1. 1. 1930 betrug die Länge der Eisenbahnkraftstrecken insgesamt 2981 km, die Zahl der Linien 113, davon 67 Personen-, 46 Güterlinien. (Eisenbahn und Kraftwagen a. a. O., S. 5.)

[61] Obwohl die mit Straßenbahnen verbundenen Kraftfahrlinien hier ausgeschaltet sind. Diese haben naturgemäß einen noch viel günstigeren Ausnutzungsgrad infolge der städtischen Verkehrskonzentration.

[62] Einzelheiten s. Eisenbahn und Kraftwagen a. a. O., S. 27.

[63] „Nach den eigenen Angaben des Reichspostministers hat die Post im Jahre 1926 täglich 125 000 km gefahren und damit 106 000 Personen befördert. In Ansehung der Tatsache, daß die durchschnittliche Fahrtdauer für eine Person etwa 2,5 km nicht übersteigt, würde sich auf Grund der Betriebskosten von rund 73 Rpf für den Kraftwagenkilometer, eines Abschreibungssatzes von 15% und einer Verzinsung von 5% ein Verlust von 1 bis 1,10 RM ergeben, d. h. die Reichspost würde eine tägliche Unterbilanz von 137 500 RM bei ihrem Autoverkehr machen." (G. Walter, Eisenbahn und Kraftwagen. Ein dringendes Verkehrsproblem. Berlin 1929. S. 24.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

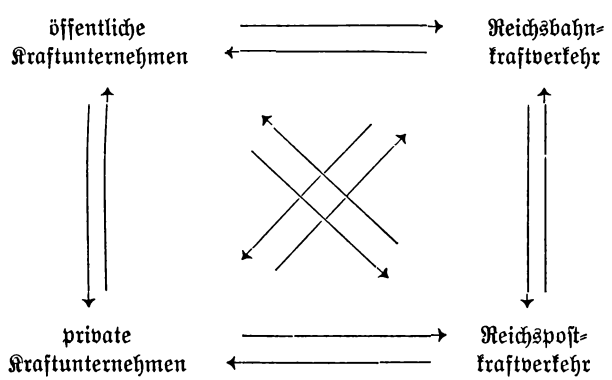
daß sie Kraftlinien auch bei mangelnder Rentabilität in dünnbevölkerten oder Grenzgebieten aus gemeinwirtschaftlichen Gründen zu betreiben habe. Dem steht aber die Tatsache gegenüber, daß die unrentabelsten Postlinien sich gerade in den dichtest besiedelten Gegenden Mitteldeutschlands finden, also dort, wo die öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften und der private Kraftverkehr die stärkste Konkurrenz betreiben und die Mitwirkung der Post im Kraftverkehr gar nicht erforderlich wäre.

Die Wettbewerbsverhältnisse im öffentlichen Kraftverkehr für Personen und Güter treten demnach — um das Gesagte zusammenzufassen — in doppelter Gruppierung auf:

1. Zwischen dem Kraftverkehr der Reichsanstalten einerseits und dem der öffentlichen und nichtöffentlichen Kraftverkehrsunternehmungen andererseits:

öffentliche Kraftverkehrs- ←——— Reichspost- kraftverkehr
private unternehmen ———→ Reichsbahn-

und 2. zwischen den 4 Gruppen je untereinander:



Unter diesen Wettbewerbsverhältnissen, insbesondere unter der Einrichtung von Kraftfahrlinien für Personen- und Güterbeförderung, glaubt die Reichsbahn am stärksten zu leiden. Sie behauptete (1928) einen jährlichen Einnahmeausfall von 225 Millionen RM feststellen zu müssen, der, wie sie annahm, bis zum Jahre 1932 schätzungsweise auf 400 bis 450 Millionen RM jährlich ansteigen würde[64]. Dieser Aus-

[64] Denkschrift des Reichsverkehrsministers an den Reichstag vom 14. 1. 1928, Reichstagsdruck. Nr. 3863, S. 2.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

fall ist nach Auffassung der Reichsbahn im wesentlichen durch die Abwanderung des Verkehrs der Schiene auf den Kraftwagen entstanden. Um den Ausfall einzuschränken, weitere Verluste zu vermeiden und den abgewanderten Verkehr wieder heranzuziehen, hat die Reichsbahn versucht, wie aus dem „Deutschlandvertrag" ersichtlich wurde, sich aktiv in den vorhandenen Kraftverkehr einzuschalten. Nachdem sie aber ihre Taktik sehr schnell geändert und den Vertrag bereits am 15. 11. 1928 wieder gelöst[65] hat, ist sie in eine scharfe Opposition gegen die Kraftverkehrsgesellschaften und den privaten Kraftverkehr eingetreten. Seitdem führt die Reichsbahn die Wettbewerbsbekämpfung zu einem Teil negativ ablehnend mit theoretischen Darlegungen und agitatorischer Geste durch, zum anderen Teil positiv gerichtet mit praktischen Maßnahmen zur Rückgewinnung der verlorenen und zur Anwerbung von neuen Transporten (Schenker-Vertrag).

Ehe wir auf spezifische Einzelheiten des Wirtschaftskampfes zwischen Eisenbahn und Kraftwagen noch näher eingehen, ist auf das Verhältnis des Reichspostkraftverkehrs zur Reichsbahn kurz hinzuweisen. „Um die Zersplitterung des Kraftverkehrs der öffentlichen Hand einzuschränken und diesen Verkehr in enger Zusammenarbeit wirtschaftlicher zu gestalten und unter Rücksicht auf das Schienennetz der Reichsbahn für die Allgemeinheit gedeihlich fortzuentwickeln", wurde am 1. 4. 1929 ein Vertrag zwischen Reichsbahn und Reichspost abgeschlossen, der vorläufig bis zum 31. 3. 1934 Geltung haben soll[66]. Praktisch soll durch die Verkehrseinheit eine Eingliederung des Kraftverkehrs in den Eisenbahnverkehr und eine Beseitigung des ungesunden Wettbewerbs zwischen Reichspost und Reichsbahn erzielt werden. Der Vorteil für die Reichsbahn liegt bei dem Vertragsabschluß — abgesehen von der verminderten Wettbewerbsgefahr — einmal darin, daß sie von der Konzessionspflicht bei Einrichtung von Kraftlinien befreit wird, wenn sie diese unter festgelegter Gewinnbeteiligung von der konzessionsfreien Reichspost einrichten und betreiben läßt, und ferner darin, daß sie, ohne erst einen eigenen Kraftfuhrpark beschaffen zu müssen, mittelbar durch die Reichspost sofort aktiv in das Kraftfahrwesen eingreifen kann.

Es sind allerdings schon kritische Stimmen laut geworden, die be-

[65] Über die Gründe dazu vgl. G. Walter a. a. O., S. 29.

[66] Hierzu und zum folgenden vergl. Heinrich, Die Wettbewerber der Reichsbahn, insbesondere der Kraftwagen. Berlin 1929. S. 38ff. — Eisenbahn und Kraftwagen a. a. O., S. 33ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

haupten, daß die Reichsbahn für diese Vorteile einen zu hohen Preis gezahlt habe. Die Reichspost war als der gebende Teil bei dem Vertrag in der Lage, große, praktische Gegenleistungen für sich auszubedingen und hat es erreicht, daß alle vor dem Vertragsabschluß bereits bestehenden Kraftpostlinien von der Regelung nicht mit erfaßt werden. Der Reichsbahn-Reichspost-Vertrag hat also mehr symptomatische Bedeutung für die Stellungnahme der Reichsbahn gegenüber dem Kraftverkehr: Reichsbahn und Reichspost schließen sich zu einer gemeinsamen Front gegen den Wettbewerb Dritter im Kraftfahrwesen zusammen. Dagegen sind die Möglichkeiten praktischer Ausnutzung der Vertragsbestimmungen sehr begrenzt. Sie beziehen sich im wesentlichen auf die gemeinsame Einrichtung neuer Linien und auf gegenseitige Förderung im Betrieb. Als wichtigste Gegengabe hat die Reichsbahn für die der Post gewährten Vorteile das Zugeständnis erhalten, daß grundsätzlich der Güterverkehr über Land — mit geringen Ausnahmen — der Reichsbahn vorbehalten bleiben und der bestehende Güterverkehr der Reichspost auf die Reichsbahn überführt werden soll. Die Reichsbahn ihrerseits überträgt die von ihr eingerichteten Personenkraftfahrlinien auf die Reichspost, die auch alle neuen Linien betreibt.

Für die Einrichtung neuer Kraftfahrlinien ist wesentlich, ob sie als Wettbewerbslinien zum Schienenverkehr anzusehen sind oder nicht [67]. An Wettbewerbslinien ist nämlich die Reichsbahn mit 65%, die Reichspost mit 35% am Gewinn und Verlust beteiligt; in allen anderen Fällen, also dort, wo kein Wettbewerb zwischen Schiene und Kraftwagen besteht, ist die Gewinnbeteiligung umgekehrt. Voraussetzung für den Betrieb gemeinsamer Linien ist, daß sowohl Reichsbahn wie Reichspost daran interessiert sind. Die Reichspost kann eine Linie auch dann

---

[67] Für die Beurteilung als Wettbewerbslinie ist maßgebend:

a) Vermittlung des unmittelbaren Verkehrs zwischen Orten, die bereits Schienenwege der Reichsbahn haben, wenn auch mit Zwischenhalten an Orten abseits der Schiene;

b) die Strecke der Kraftfahrlinie zwischen diesen Orten darf bei einer Gesamtlänge von weniger als 30 km höchstens 15%, bei größerer Gesamtlänge höchstens 25% länger oder kürzer als die Schienenbahn sein.

c) Geht die Kraftfahrtlinie über zwei an einem Schienenweg gelegene Orte hinaus, so kommt für die Beurteilung des Wettbewerbs nur die zwischen diesen Orten gelegene Strecke in Betracht."

(Heinrich a. a. O., S. 39.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

— und zwar auf eigene Rechnung — betreiben, wenn die Reichsbahn ihre Mitwirkung ablehnt; die Reichspost muß andererseits eine Linie betreiben, wenn die Reichsbahn allein an der Linie Interesse hat, allerdings dann auf Rechnung der Reichsbahn. Auf diese Weise kann die Reichsbahn auch weiterhin auf Beschaffung eines eigenen Fuhrparks und Einstellung von Kraftfahrpersonal verzichten.

Es bliebe noch zu erwähnen, daß in dem Reichspost-Reichsbahn-Vertrag gegenseitige praktische Förderung des Betriebes vorgesehen ist durch gemeinsame Benutzung von Tankanlagen, Werkstätten, Warteräumen, Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungsstellen, durch wechselseitige Aushilfe mit Personal und Betriebsmitteln bei Verkehrsspitzen und Notfällen, durch vereinfachte Gepäckabfertigung beim Übergang vom Schienenweg zur Kraftlinie und umgekehrt[68].

4. Bekämpfung des Kraftverkehrs durch die Reichsbahn.

Das gewichtigste Argument, das die Reichsbahn bei der Bekämpfung des Wettbewerbs durch den Kraftverkehr geltend machen kann, liegt in der Betonung der Ungleichheit, mit welcher der Eisenbahn- und der Kraftverkehr in den Wettbewerb eintreten. Der Kraftverkehr ist so frei wie jedes privatwirtschaftliche Unternehmen in seinem Betrieb, die Reichsbahn dagegen ist mehrfach gebunden. Die stärkste Bindung besteht in der Vorbelastung durch die Zahlungen für das Reparationskonto. Die Reichsbahn muß unter allen Umständen eine bestimmte Rente erbringen, darf sich also auch vorübergehend nicht mit einem geringeren Reinertrag begnügen, selbst wenn es einmal verkehrspolitisch oder betriebstechnisch richtiger wäre. Auf diese politische, außerwirtschaftliche Bindung der Reichsbahn im Konkurrenzkampf mit anderen Verkehrsinstituten ist ganz besonderes Gewicht zu legen. Um so schwerer wiegen deshalb alle durch das Gemeininteresse bedingten, aber unwirtschaftlichen Verpflichtungen, die nur der Reichsbahn, aber nicht den anderen Verkehrseinrichtungen obliegen. So ist die Eisenbahn nicht nur gezwungen, unrentable Nebenbahnstrecken zu betreiben, Milch- und Schulzüge zu fahren, sondern sie hat auch noch die allgemeine Beförderungspflicht, wohingegen der Kraftverkehr — bisher frei von der Be-

[68] Ab 1. 6. 1930 besteht auf rund 50 Kraftpostlinien ein durchgehender Verkehr von der Schiene zum Kraftwagen bzw. umgekehrt. Für Personenbeförderung werden getrennte Fahrtausweise für Eisenbahn und Kraftpost, für Gepäck durchgehende Gepäckscheine ausgegeben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

förderungspflicht — sich vorwiegend den einträglicheren Verkehrsspitzen zuwenden kann. Weiter hat die Reichsbahn gerade wegen der ihr obliegenden Beförderungspflicht im Güterverkehr neuerdings unter besonderen Schädigungen zu leiden, da der gewinnbringende Transport hochwertiger Güter vom Kraftverkehr angezogen wird und der Reichsbahn überwiegend Transporte aus den unrentablen Tarifklassen bleiben. Hier liegt ein bedenkliches Gefahrenmoment für die Reichsbahn vor. Es ist im Gemeininteresse unumgänglich notwendig, daß die Eisenbahn einen gewissen Teil von unrentablen Beförderungsleistungen sowohl im Güter- wie im Personenverkehr übernimmt, die von den gewinnbringenden Transporten mitgetragen werden müssen. Wenn z. B. nur rund die Hälfte aller Fahrgäste den normalen Fahrpreis zahlt, so muß der letztere so weit die Selbstkosten der Eisenbahn überschreiten, daß der unrentierliche Teil der Personenbeförderungsleistungen (Arbeiterkarten, Schülerkarten, Abonnementsverkehr usw.) davon bezahlt werden kann. Die Kraftverkehrsunternehmungen leiden nicht unter solchen unrentierlichen Beförderungsleistungen und konkurrieren daher mit der Reichsbahn unter einseitiger Vorzugsstellung.

Stellt man eine Berechnung der die Volkswirtschaft belastenden Kosten der Verkehrsunternehmungen auf, so ergibt sich die Notwendigkeit eines Eintretens zugunsten der Reichsbahn. Die Reichsbahn hat aus ihren Beförderungsleistungen nicht nur die Reparationssumme von 660 Millionen und die laufenden Selbstkosten des Betriebes herauszuwirtschaften, sondern auch die Verzinsung des Anlagekapitals bzw. der Abfindungen an die Länder, der Erzielung von Betriebsüberschüssen zur Ergänzung, Verbesserung und Erweiterung der technischen Anlagen aufzubringen, was der Reichsbahn ausdrücklich auch gesetzlich auferlegt worden ist, und die Beförderungssteuer zu tragen. Eine Belastung in dieser mehrfachen Form trifft die öffentlichen Kraftverkehrsunternehmungen nicht. Der Kraftverkehr ist außer durch die betrieblichen Selbstkosten nur belastet mit den Kosten für die Abschreibung des Fuhrpraks, den üblichen Steuern und Versicherungsprämien. Als Sondersteuer lastet auf dem Kraftverkehr noch die Kraftfahrzeugsteuer. Alle diese Unkostenbeträge kommen aber nicht annähernd an diejenigen der Reichsbahn heran. Man bedenke ferner, daß die Reichsbahn nicht nur ihre Fahrbahn selbst unterhalten muß, während der Kraftverkehr sich auf öffentlichen Straßen abwickelt, sondern daß die Reichsbahn

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

außer für die Fahrbahn noch für allerhand Nebenanlagen, wie Laderampen, Güterschuppen, Aufstellgleise umfangreiches Gelände erwerben und verzinsen muß. Der Kraftverkehr kann auf all dies verzichten oder ist billiger Kostgänger bei den öffentlichen Anlagen.

Von den Erträgnissen der Kraftfahrzeugsteuer soll bekanntlich ein Teil der Unterhaltungskosten für die Landstraßen bestritten werden[69]. Die übermäßige Inanspruchnahme der Straßendecken unserer Chausseen durch die Lastkraftwagen, die seit Jahren schon mit einem erheblichen Übergewicht fahren, wird aber nur zu einem Drittel der Reparaturkosten durch die Steuermittel ausgeglichen; zwei Drittel der Straßenbaukosten müssen aus Steuern der Allgemeinheit, meistens aus den Beiträgen der betroffenen Landkreise und Provinzen, aufgebracht werden. Der Kraftverkehr lebt hier also tatsächlich auf Kosten derer, denen er vielfach keinen Nutzen, sondern nur Schaden bringt. Die Kraftfahrzeugsteuer ist deshalb noch nicht bis zur voll erforderlichen Höhe, um alle entstandenen Schäden auf und an den Landstraßen davon reparieren zu können, gesteigert worden, weil die inländische Autoindustrie geschont und der Verbreitung des Kraftwagens nicht entgegengearbeitet werden soll. Die Überfremdung unserer Automobilindustrie mit ausländischem Kapital beweist jedoch, daß die Rücksichtnahme falsch angebracht war.

In neuester Zeit hat sich angesichts der offenbaren Mißstände und ungerechten Belastungen der Allgemeinheit durch einen Verkehrszweig die Regierung veranlaßt gesehen, für Abhilfe zu sorgen. Nach langjährigen Verhandlungen ist die Reichsverordnung für den Kraftfahrzeugverkehr vom 15. 7. 1930 (R.G.Bl. I, 19, S. 267) erschienen, die sehr genau umschriebene Höchstgewichte für Lastautos festsetzt und Vorschriften über die Art der Bereifung und die Raddrücke bringt[70]. Die

---

[69] Vgl. A. Lampe, Zur Problematik der Kraftfahrzeugbesteuerung. Finanzarchiv. 47. Jahrg. 1930. S. 1ff.

[70] Bei einer zugelassenen Höchstbeladung der Lastkraftwagen von 5 t (= der Hälfte des 10-t-Eisenbahnwaggon) ist für zweiachsige Lastkraftwagen ein Gesamthöchstgewicht von 10,8 t, für dreiachsige von 15 t zugelassen. Für die Anhänger, deren schädlicher Einfluß auf die Landstraßen nach experimentellen Untersuchungen fünfmal so groß wie der des Zugwagens sein soll, ist als Gesamtgewicht 7,5 t, bei Luftbereifung 10 t zugelassen. Luftbereifung soll nach der Reichsverordnung bis zum 1. 4. 1935 bei allen Kraftfahrzeugen vorhanden sein. Die Durchführung der Reichsverordnung muß scharf durch die Polizeiorgane kontrolliert werden. Denn, wie der Reichsverband der Automobilindustrie selbst zugibt, waren im Jahre 1928

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Rentabilität des Kraftverkehrs wird dadurch zweifellos beeinträchtigt. Berücksichtigt man aber, daß das große Verkehrsinstitut der Reichsbahn wegen seiner grundlegenden Bedeutung für die gesamte Wirtschaft nicht ungünstiger gestellt werden darf als die mit ihm konkurrierende freie Unternehmung, ja ihm sogar eine gewisse Schonung wegen der steuerlichen und politischen Sonderbelastung gewährt werden muß, so wird man eine schärfere Erfassung des Kraftverkehrs als durchaus berechtigt anerkennen.

Immerhin bemerkt man bei allen gesetzgeberischen Maßnahmen vorläufig noch eine unsichere Stellungnahme gegenüber dem Kraftverkehr. Der Grund dafür scheint darin zu liegen, daß in weiteren Kreisen noch keine Klarheit über die „Aufgaben" des Kraftverkehrs besteht. Wie weit ist es notwendig, den Kraftverkehr noch zu schonen? Ist der Kraftverkehr in Deutschland nicht schon so weit herangewachsen, daß ihm ein energischeres Zugreifen zugemutet werden kann? „Verworrenheit, Unklarheit, Zielunbestimmtheit" seien die auffallendsten Züge in unserem Verkehrswesen, sagte kürzlich ein Reichsverkehrsminister. Mit diesen drei Worten könnte man am besten auch die Zustände in den Wettbewerbsbeziehungen zwischen Eisenbahn und Kraftwagen bezeichnen. Der Kraftwagen sucht sich dort Aufgaben, wo er sie finden kann. Feste Regeln lassen sich kaum erkennen.

Die Reichsbahn hat es für angezeigt gehalten, ihrer Bekämpfung und Ablehnung des Kraftwagens eine positive Verbesserung einzelner spezieller Verkehrseinrichtungen an die Seite zu stellen, die der Verkehrspolitiker als eine erwünschte Wirkung der Wettbewerbsverhältnisse begrüßt. In der Richtung dieser Politik lag schon der Vertrag der Reichsbahn mit der Reichspost. Von besonderen Versuchen zur Hebung des Eisenbahnverkehrs sind noch zu nennen: die bessere Verkehrsbedienung im Güterversand durch Vereinfachung und Erleichterung der Abfertigungsbestimmungen, insbesondere im Eilgutdienst, ferner in der Zusammenarbeit mit der Rolle und in den Bestrebungen zur Umgestaltung des Speditionsverfahrens (Schenker-Vertrag). Weiter ist hervorzuheben die Einführung der sogenannten leichten Güterzüge

---

rund 50% der Lastkraftwagen entgegen den gesetzlichen Bestimmungen überlastet. Dadurch konnte eine starke Preisunterbietung der Eisenbahnfrachtsätze erzielt werden. Den Hauptschaden davon hatten die Wegeunterhaltspflichtigen. (Vgl. E. Heymann, Anpassung der Kraftfahrzeuge an die Landstraßen. Verkehrstechnische Woche. Jahrg. XXIV. Heft 40. S. 595ff.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

(Leigzüge), die eine schnellere Güterbeförderung ermöglichen sollen, um dem Einzelhandel die Notwendigkeit großer Lagerhaltung durch schnellere Belieferung seitens des Großhändlers oder Fabrikanten zu ersparen. Es könnte, wenn die jetzt noch im Versuchszustand befindlichen Leigzüge zu einer allgemeinen Einrichtung würden, die normale Güterbeförderung dann nahe an die Geschwindigkeit der Eilgutbeförderung herangebracht werden.

Es muß festgestellt werden, daß die Reichsbahn zu zahlreichen Verbesserungen ihrer Betriebsführung sich durch die Aufstellung von Erfolgsrechnungen und Bilanzen schon seit Jahren gezwungen sah. Sie folgte auch dem allgemeinen Zug zur Rationalisierung und prüfte die Betriebsergebnisse durch sorgfältige Statistifizierung und Nachkalkulation. Die neuesten Betriebs- und Verkehrsverbesserungen sind aber zweifellos nur unter dem Drucke des konkurrierenden Kraftverkehrs erfolgt. Im Endergebnis ist also hier auch eine günstige Wirkung des Wettbewerbes festzustellen.

Die Eisenbahn hatte bis zum Kriege ein faktisches Beförderungsmonopol für Personen- und Gütermassen besonders auf weite Entfernungen. Der Kraftverkehr hat dieses faktische Beförderungsmonopol in vielen Richtungen durchlöchert, und die Reichsbahn hat mit neuen Schwierigkeiten zu kämpfen. Sie ist als Großverkehrsunternehmen natürlich schwerer beweglich als die Kleinverkehrswirtschaft des Kraftverkehrs. In der Wirtschaftspolitik wird die Reichsbahn fälschlich so behandelt, als ob sie noch immer das alte Beförderungsmonopol besäße. Auch die außenpolitischen Belastungen sind ihr unter der Einwirkung dieser überholten Anschauung auferlegt worden. Deshalb kann die Reichsbahn nicht völlig tatenlos das Hochkommen seines stärksten Wettbewerbers mitansehen. Ob die negativen Abwehrmaßnahmen aber richtig gewählt sind, muß nach den obigen Ausführungen bezweifelt werden.

Wollen wir abschließend die oben gestellte Frage nach den Aufgaben des Kraftverkehrs beantworten, so ist zu sagen, daß sie darin besteht, die Verkehrslücken, die die Großverkehrswirtschaft gelassen hat, aufzusuchen und auszufüllen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Anlage.

Beteiligung von Städten an Straßenbahngesellschaften [71].

Stadt	Unternehmen	RM	% des Gesellschaftskapitals	Unternehmungsform *)
Berlin	Berliner Str.-B. Betriebs-G. m. b. H.	—	100,0	st. G.
Hamburg (Hbg. Staat) . . .	Hamburger Hochbahn A.-G. . . .	44 745 000	43,8	gw.
Leipzig	Leipziger Außenbahn A.-G. . . .	1 417 000	47,2	gw.
Dresden . . .	Dresdner Überlandverkehr G. m. b. H.	701 000	25,0	öff.
Dortmund . .	Dortmunder Str.-B. G. m. b. H. .	6 321 000	95,8	st. G.
	Westfälische Str.-B. G. m. b. H. .	82 600	3,4	st. G.
Düsseldorf . .	Rhein. Bahn-Ges. A.-G.			
	Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn G. m. b. H.	9 700 000	97,0	gw.
		250 000	50,0	st. G.
Stuttgart . . .	Stuttgarter Str.-B. A.-G. . . .	—	80,0	gw.
Magdeburg . .	Magdeburger Vorortbahnen A.-G.	716 750	66,6	öff.
Duisburg . . .	Duisburger Str.-B. G. m. b. H. .	1 020 000	51,0	gw.
	Kreis Ruhrorter Straßenbahn A.-G.	1 827 000	60,9	gw.
	Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn G. m. b. H.	250 000	50,0	st. G.
Stettin	Stettiner Str.-Eisenbahn-Ges. A.-G.	—	76,0	gw.
Bochum . . .	Westfälische Str.-B. G. m. b. H. .	51 300	2,1	st. G.
Barmen . . .	Barmer Bergbahn A.-G.	—	100,0	st. G.
Elberfeld . . .	Bergische Kleinbahn A.-G. . . .	4 275 000	61,1	gw.
Aachen	Aachener Kleinbahn-Ges. A.-G. .	3 001 200	50,0	gw.
Braunschweig .	Elektr. Werke u. Str.-B. A.-G. .	3 336 000	55.6	gw.
Krefeld	Krefelder Str.-B. A.-G.	1 854 000	7,4	gw.
Hamborn . . .	Kreis Ruhrorter Str.-B. A.-G. .	105 000	3,5	gw.
Hagen	Hagener Str.-B. A.-G.	1 970 000	96,6	st. G.
Herne	Westfäl. Str.-B. G. m. b. H. . . .	260 300	10,8	st. G.
	Str.-B. Herne-Recklinghausen G. m. b. H.	500 000	50,0	st. G.
Wanne-Eickel .	Westfäl. Str.-B. G. m. b. H. . .	179 400	7,5	st. G.
Würzburg . .	Neue Würzburger Str.-B. G. m. b. H.	180 000	60,0	gw.
Darmstadt . .	Hessische Eisenbahn-A.-G.	2 400 000	60,0	gw.
Recklinghausen.	Str.-B. Herne-Recklinghausen G. m. b. H.	500 000	50,0	st. G.
Gera.	Kraftwerk u. Str.-B. Gera A.-G.	2 210 000	26,0	gw.
Frankfurt a. d. O.	Frankf. Elektr.-Werk G. m. b. H. Abt. Str.-B..	—	50,0	gw.
Elbing	Elbinger Str.-B. G. m. b. H. . .	344 000	100,0	st. G.
Wattenscheid .	Westfäl. Str.-B. G. m. b. H. . . .	189 700	7,9	st. G.
Castrop-Rauxel	Dortmunder Str.-B. G. m. b. H. .	210 000	3,2	st. G.
	Westfäl. Str.-B. G. m. b. H. . . .	214 000	8,9	st. G.
Jena	Str.-B. Jena A.-G.	1 463 000	41,8	gw.
Sterkrade . . .	Kreis Ruhrorter Str.-B. A.-G. .	103 000	3,4	gw.

*) st. G. = städtisches Unternehmen in Gesellschaftsform.
öff. = sonstiges öffentliches Unternehmen.
gw. = gemischtwirtschaftliches Unternehmen.

[71] Bearbeitet nach den Angaben des Stat. Jhb. dtsch. Städte.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Hafenwirtschaft.

Von

Oberbaudirektor Dr.-Ing. **Lohmeyer**, Hamburg.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Einzelbehandlung der Häfen 287

1. Staatliche Häfen 287
Hamburg — Bremen — Lübeck — Emden — Wesermünde — Bremerhaven — Cuxhaven — Die übrigen preußischen Staatshäfen — Sächsische Staatshäfen — Badische Staatshäfen — Bayrische Staatshäfen

2. Städtische Häfen 295
Königsberg — Kiel — Flensburg — Breslau — Berlin — Magdeburg — Dortmund — Düsseldorf — Köln — Frankfurt a. M. — Worms

3. Hafengemeinschaften 303
Duisburg-Ruhrort — Stettin — Wanne — Hamburg

II. Allgemeines über die öffentliche Unternehmung in der Hafenwirtschaft. 307

1. Geschichtliche Entwicklung 307
2. Notwendigkeit 310
3. Mängel 312
4. Abgrenzung gegen die Privatwirtschaft 316
5. Zweckmäßige Verwaltungsform 321
6. Hafengemeinschaften 325

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Aufgaben und Verwaltungsformen der öffentlichen Unternehmung sind in den einzelnen Häfen sehr verschiedenartig; besonders mannigfach ist die Abgrenzung der öffentlichen Unternehmung gegen die privatwirtschaftlichen Betriebe. Deshalb empfiehlt es sich zunächst, die einzelnen Häfen der Reihe nach für sich zu besprechen, wobei natürlich nur die wichtigeren oder solche Häfen behandelt werden können, die kennzeichnend für bestimmte Gruppen sind. Da für die Wahl der Verwaltungsform und den Anteil der öffentlichen Verwaltung an der Gesamtwirtschaft des Hafens in erster Linie die Eigentumsverhältnisse im Hafen maßgebend sind, wird die Erörterung zweckmäßig nach den Eigentümern, die jeweils im Hafen das Übergewicht haben, gegliedert, indem zunächst die staatlichen, dann die städtischen und schließlich die Häfen behandelt werden, die einer Vereinigung angehören.

I. Einzelbehandlung der Häfen.

1. Staatliche Häfen.

Hamburg. Im Hamburger Freihafen ist ausschließlich der Staat Grundeigentümer; die Grundstücke werden verpachtet. Im Zollinlande sind die Hafengrundstücke dagegen überwiegend in Privathand. Die staatlichen Grundstücke werden hier, wenn sie verwertungsreif, d. h. aufgehöht und mit Gleis- und Straßenanschluß versehen sind, verpachtet, im Erbbaurecht vergeben oder verkauft. Die Kaimauern, Kaischuppen und Umschlagsanlagen im Freihafen und auf den staatlichen Hafengrundstücken im Zollinlande hat der Staat gebaut; er unterhält sie auch. Etwa zwei Drittel der dem Stückgutverkehre dienenden Umschlagsanlagen werden von der staatlichen Kaiverwaltung betrieben, etwa ein Drittel ist an Reedereien verpachtet. Der staatliche Betrieb beschränkt sich nur auf den Umschlag und die Verteilung der über den Kai gehenden Güter; bei den verpachteten Schuppen hat sich der Staat ein Aufsichtsrecht über die Benutzung der Schuppen vorbehalten. Das

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Lagereigeschäft, die Stauerei im Schiff, der Umschlag zwischen Schiff und Schiff („auf dem Strom"), die Schuten- und Schleppbetriebe und das Fuhrwesen sind in Privathand. Außer den Reedereien, die in den vom Staate gemieteten Kaischuppen ihre Seeschiffe abfertigen, gibt es im Freihafen noch eine Reihe von Privatunternehmen, die den Umschlag von Gütern allein oder im Zusammenhange mit der Lagerung, oft auch mit der gewerblichen Verarbeitung von Gütern vornehmen. Alle diese Unternehmer haben ihre Plätze vom Staate gepachtet, der sie meist mit Kaimauern und Gleis- und Straßenanschluß ausgerüstet hat. Die Umschlagsanlagen haben die Pächter selbst errichtet. Den Umschlag von Getreide betreibt die Getreideheber-Gesellschaft mit schwimmenden Getreidehebern, den Kohlenumschlag betreiben mehrere Unternehmen teilweise mit Verladebrücken, teilweise mit schwimmenden Kohlenhebern. Auch die Reichsbahn betreibt den Kohlenumschlag an mehreren „Freiladekais" (Kais ohne Schuppen).

Die Spitze der staatlichen Hafenverwaltung ist die Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe. Sie hat zwei Abteilungen, die Allgemeine Verwaltung und die Strom- und Hafenbauverwaltung. Der ersten Abteilung unterstehen die staatliche Kaiverwaltung mit den bereits besprochenen Aufgaben, die Hafenverwaltung mit dem Oberhafenamt und den Hafenämtern für die Regelung des Schiffsverkehrs, die Hafenbefeuerung und das Lotsenwesen im Hafen, das Handelsstatistische Amt, das die Statistik des Schiffs- und Warenverkehrs bearbeitet, das Freihafenamt für Angelegenheiten der Zollsicherung, das Schiffsvermessungsamt, das Schiffsregisteramt, die Seemannsämter, die Strandämter, das Auswanderungsamt und das Fischereiamt. Die Strom- und Hafenbauverwaltung baut und unterhält die staatlichen Hafenanlgen; sie gliedert sich in einige Unterabteilungen, die sich mit Strombau, Hafenbau, Eisenbahnbau, Maschinenbau usw. befassen. Die Grundstücke im Hafen verwaltet die Finanzdeputation im Einvernehmen mit der Handelsdeputation, die polizeilichen Aufgaben im Hafen — abgesehen von der Regelung des Schiffsverkehrs, für die die Hafenverwaltung zuständig ist — nehmen die zuständigen Polizeibehörden wahr. Die Hafenbahn gehört dem hamburgischen Staat; sie wird von ihm gebaut und betrieben; nur den reinen Fahr- und Verschiebedienst leistet die Reichsbahn im Auftrage des Staates. Die Sorge für die Zollsicherheit im Hafen liegt dem Freihafenamt der Handelsdeputation ob, die Überwachung der Zollgrenze ist Sache der Reichszollverwaltung.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die staatliche Kaiverwaltung überwacht den Betrieb der verpachteten Kaianlagen, führt den Betrieb der nicht verpachteten und ist Betriebsführerin der Hafenbahn. Sie ist Behörde, hat aber eine Sonderstellung dadurch, daß sie den wichtigsten Teil ihrer Betriebsausgaben, unabhängig vom Staatshaushalte, selbständig festsetzen kann, sofern ihre Betriebseinnahmen zur Deckung ausreichen. Die Kaiverwaltung ist also in der Gestaltung ihrer Betriebseinnahmen und -ausgaben frei, solange der an den Staat abzuführende Überschuß bzw. der ihr zugewiesene Staatszuschuß unverändert bleibt.

Das größte Lagereiunternehmen ist die Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft, eine im Jahre 1885 unter Beteiligung des Staates gegründete Aktiengesellschaft. Der Staat hat drei Vertreter im Aufsichtsrat und ein Einspruchsrecht gegen die Beschlüsse des Aufsichtsrates. Der Staat hat die Uferbauten, Gleis- und Straßenanschlüsse, die Gesellschaft die Speicher gebaut. Die Gesellschaft gibt Lagerscheine aus. Sie zahlt an den Staat Pacht und beteiligt ihn am Reingewinn. Die Anteile des Staates am Reingewinn werden zum Ankauf von Aktien der Gesellschaft verwendet; der Staat hat auf diese Weise im Laufe der Zeit die Gesellschaftsaktien voll in die Hand bekommen.

Zum Wirtschaftsgebiet des Hamburger Hafens gehören die preußischen Häfen Harburg-Wilhelmsburg und Altona. Diese Nachbarhäfen sind vor kurzem durch eine Reihe von Abkommen zwischen Preußen und Hamburg unter Wahrung der Selbständigkeit der drei Hafenverwaltungen mit dem Ziele zusammengefaßt worden, daß sie für die Schiffahrt und die Wirtschaft ein einheitlicher Hafen werden, in dem Landesgrenzen nicht mehr in Erscheinung treten. Hafenordnung, Hafenpolizeivorschriften, Hafengeld, Schiffsmeldedienst, Hafenstatistik und Hafenlotsen sind einheitlich. Ein gemeinsamer Hafenbeirat behandelt alle Hafenfragen. Weiter sind Abkommen über die Regelung der Personenschiffahrt, über die Vereinigung des Hamburger und Altonaer Fischmarktes und über das Verfahren vor den Strandämtern getroffen worden.

Die Erweiterung der bestehenden Hafenanlagen ist dadurch sichergestellt, daß man für die neu zu bauenden Häfen eine gemeinsame Verwaltung in der Form der Hamburgisch-Preußischen Hafengemeinschaft G. m. b. H. geschaffen hat. Das Gebiet, in dem diese Gesellschaft zunächst Häfen entwickeln wird, ist das Hafengemeinschaftsgebiet. Es ist vor einigen Jahren von Preußen für Hafenzwecke erschlossen worden;

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

seine Grundstücke gehören der Gesellschaft fast ausschließlich. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 70 Millionen Reichsmark; Hamburg und Preußen sind zu gleichen Teilen daran beteiligt. Preußen hat als seinen Anteil seine Grundstücke und Hafenanlagen im Gemeinschaftsgebiete eingebracht, Hamburg hat Grundstücke im Werte von 5 Millionen Reichsmark eingebracht und wird den Rest seines Anteiles entsprechend dem wirtschaftlichen Bedürfnis für Bauzwecke nachzahlen. Die beiden Länder haben der Gesellschaft für ihre Bauten die Enteignungsbefugis und die notwendigen polizeilichen Befugnisse übertragen. Sie haben außerdem für die fernere Zukunft gesorgt, indem sie das gesamte, künftig für Hafenbauten in Frage kommende Gebiet als Hafenerweiterungsgebiet festgelegt und sich verpflichtet haben, Hafenbauten in diesem Gebiete nur durch die Hafengemeinschaft ausführen zu lassen. Dabei werden etwaige Streitfragen durch ein Schiedsgericht entschieden, mit dessen Hilfe Hafenbauten auch ohne Zustimmung des einen der beiden Länder ausgeführt werden können.

Der Vorstand der Hafengemeinschaft wird durch zwei Geschäftsführer gebildet, nämlich je einen preußischen und hamburgischen Hafenbeamten, die diese Aufgaben nebenamtlich verwalten. Dem Vorstand steht mit beratender Stimme ein Verwaltungsrat zur Seite. Der Vorsitzende des Verwaltungsrates kann Entscheidungen treffen, wenn etwa bei laufenden Angelegenheiten Meinungsverschiedenheiten entstehen.

Bremen. Der Hafen Bremen gehört dem Staate. Im Zollausschlußgebiet ist der Staat allein Grundeigentümer; nur am Hohentorshafen, am Holz- und Fabrikenhafen und in den Industriehäfen befinden sich Grundstücke in Privatbesitz; die staatlichen Grundstücke werden verpachtet oder im Erbbaurecht vergeben. Die Umschlagsanlagen im Zollausschlußgebiete und am Hafen III hat der Staat auf eigenem Grund und Boden errichtet und läßt sie durch die Bremer Lagerhausgesellschaft betreiben. Den nicht sehr umfangreichen Umschlagsbetrieb des Weserbahnhofs führt das Hafenbauamt.

Den Hafen verwaltet die Deputation für Häfen und Eisenbahnen; ihr unterstehen die Hafenbauämter Bremen und Bremerhaven, die alle Bausachen erledigen. Die Verkehrsregelung im Hafen besorgen die der Deputation unterstehenden Hafenmeister, im übrigen ist die Polizeibehörde zuständig.

Die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft ist eine Aktiengesellschaft, an der der Staat mit einem Fünftel des Aktienbesitzes beteiligt ist. Sie führt

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

den Betrieb der ihr vom Staate überlassenen Anlagen, übt also alle Umschlags- und Lagereigeschäfte aus. Auf Verlangen der Deputation gibt sie Lagerscheine und Lagerpfandscheine aus. Sie trägt die Kosten der Unterhaltung, Beleuchtung und Versicherung der Anlagen, der Erneuerung der Betriebsgeräte und Maschinenanlagen und des Betriebes aller Anlagen, nur die Hafenbahn betreibt der Staat. Die Gesellschaft erhebt Gebühren nach einer von der Deputation festgesetzten Gebührenordnung. Fehlbeträge der Betriebseinnahmen gegenüber den Betriebsausgaben erstattet der Staat, Überschüsse dienen der Reihe nach der Verzinsung des zur Hälfte vom Staate, zur Hälfte von der Gesellschaft gestellten Betriebskapitales mit 6%, für Sonderzuweisungen an Vorstand und Beamte der Gesellschaft, für Wohlfahrtszwecke und zur Verzinsung der überwiesenen Hafenanlagen an den Staat nebst einem geringen Zuschlage, den die Gesellschaft erhält. Die Gesellschaft erhält außerdem eine vom Umschlag abhängige Vergütung, von der sie einen Teil an Vorstand und Beamte verteilt, einen Teil für Wohlfahrtszwecke verwendet.

Die Gesellschaft gibt sich ihre eigene Betriebsordnung, die nur in ihren Grundzügen der Genehmigung des Staates bedarf. Annahme und Entlassung von Beamten und Arbeitern ist lediglich Sache der Gesellschaft.

Die Befugnisse und Aufgaben der Gesellschaft sind hier ausführlich dargestellt, um darzulegen, in welcher Form man versucht hat, die Gesellschaft privatwirtschaftlich arbeiten zu lassen, obwohl ihre Gebührenpolitik ganz dem Einfluß des Staates unterworfen ist und dem Staat auch andere Eingriffe im Interesse des öffentlichen Verkehrs möglich sind. Die Lösung der Aufgabe scheint gelungen zu sein, denn die Bremer Lagerhausgesellschaft arbeitet, wie allgemein anerkannt wird, gut.

Lübeck. Auch in Lübeck ist der Hafen Eigentum des Staates. Der Staat baut und unterhält die öffentlichen Umschlagsanlagen mit Ausschluß der Kaischuppen und Speicher, die Eigentum der Handelskammer sind. Hafenverwaltung ist die staatliche Baubehörde, ihr ist auch das Lotsen-, Leucht- und Tonnenwesen unterstellt. Die Aufsicht über den Hafenverkehr hat das Polizeiamt. Den Umschlagsbetrieb an den öffentlichen Anlagen läßt die Handelskammer durch ihre Kaiverwaltung führen. Die Aufsicht über die Kaiverwaltung führt ein Ausschuß der Handelskammer. Die Kaiverwaltung arbeitet nach kaufmännischen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Grundsätzen, erzielt aber keine Gewinne. Die Tarife setzt die Handelskammer fest. Eigenartig im Lübecker Umschlagsverkehr ist der Brauch, daß der private Stauereibetrieb, der in anderen Seehäfen nur die Arbeit im Schiff übernimmt, auch das Heranbringen des Gutes aus dem Schuppen an das Schiff erledigt. Die Hafenbahn gehört im Seehafen der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, im Kanalhafen dem Staate. Die Lübeck-Büchener Bahn führt in beiden den Betrieb.

Emden. Im Hafen Emden ist der preußische Staat Eigentümer fast des ganzen Hafengeländes; nur die Grundstücke am alten Binnenhafen gehören der Stadt und Privaten. Die Verwaltung liegt in Händen des preußischen Wasserbauamtes, das dem Regierungspräsidenten in Aurich und dem preußischen Minister für Handel und Gewerbe untersteht. Das Wasserbauamt übt die Hafenpolizei aus; ihm liegen ob Ausbau und Instandhaltung der Hafenanlagen und die Verwertung des Hafengeländes durch Verkauf und Verpachtung an gewerbliche Unternehmen. Betrieb und Unterhaltung der Umschlagseinrichtungen ist Sache der Emder Hafenumschlags-Gesellschaft m. b. H., deren Gesellschafter ursprünglich der preußische Staat mit einer Beteiligung von 51%, die Stadt Emden und einige Speditionsunternehmen und Schiffsmakler waren. Seit dem Jahre 1927 ist der Staat alleiniger Gesellschafter.

Wesermünde. Der Fischereihafen Wesermünde gehört dem Staate; er ist von ihm gebaut und wird von ihm unterhalten. Die Stadt hat Zuschüsse zu den neueren Bauten geleistet und ist dafür am Erlös aus den Fischversteigerungen beteiligt. Den Hafen verwaltet das Wasserbauamt Wesermünde, das dem Regierungspräsidenten in Stade und dem preußischen Minister für Handel und Gewerbe untersteht. Der Fischversandbahnhof ist von der Preußisch-Hessischen Staatsbahn gebaut und wird jetzt von der Reichsbahn betrieben. Das Löschen und Versteigern der Fische besorgt die aus Fischhändlern und Fischdampfereedern gebildete Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft, die Abgaben vom Versteigerungsumsatz erhebt und einen Teil davon an den Staat abführt. Die Packhallen vermietet der Staat unmittelbar; er verkauft und verpachtet auch seine Hafengrundstücke für gewerbliche Zwecke.

Im Jahre 1930 haben Preußen und Bremen die Fischereihafen Wesermünde-Bremerhaven G. m. b. H. zur gemeinsamen Bewirtschaftung beider Häfen gegründet. Am Gesellschaftskapital sind die beiden Länder mit je der Hälfte beteiligt.

Bremerhaven. Auch der Hafen Bremerhaven ist staatlich; er wird,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wie schon erwähnt, von dem Hafenbauamt Bremerhaven verwaltet, das der Deputation für Häfen und Eisenbahnen in Bremen untersteht. Die Hafenanlagen sind in der Hauptsache dem Norddeutschen Lloyd vermietet, ein kleiner Teil auch anderen Privatunternehmen. Der Fischereihafen ist kürzlich in die erwähnte Wesermünde-Bremerhaven G. m. b. H., deren Gesellschafter Preußen und Bremen sind, eingebracht worden.

Cuxhaven. Der Fischereihafen Cuxhaven ist Eigentum des hamburgischen Staates; er wird durch eine Bauabteilung und ein Hafenamt der hamburgischen Handelsdeputation verwaltet. Löschen und Versteigern der Fische ist Sache der „Fischmarkt Cuxhaven" G. m. b. H., die ebenso arbeitet wie die Wesermünder Fischerei-Betriebsgenossenschaft. Sämtliche Anteile der Gesellschaft sind jedoch in der Hand des Staates.

Die übrigen preußischen Staatshäfen. Preußen hat an der See eine ganze Anzahl von Staatshäfen, die es rein behördlich durch die preußische Hafenbauverwaltung verwalten läßt. Diese Verwaltung untersteht heute dem preußischen Minister für Handel und Gewerbe; sie war vor dem Übergang der Wasserstraßen auf das Reich in die preußische Wasserbauverwaltung eingegliedert, die dem damaligen Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstand. Der größte von diesen Häfen ist Harburg-Wilhelmsburg, der von dem staatlichen Wasserbauamt Harburg-Wilhelmsburg verwaltet wird. Dem Staat gehört hier nur ein von den preußischen Staatsbahnen übernommener Kaischuppen, sonst sind alle Umschlagsanlagen und Hafengrundstücke in Privathand. Die neueren Seehafenbecken sind seinerzeit von der Stadt Harburg mit staatlichen Zuschüssen und in Verbindung mit einer Bank gebaut, ihre Ufergrundstücke sind dann an gewerbliche und Umschlagsunternehmen verkauft worden. Das neueste Seehafenbecken ist in gleicher Weise vom Staat erbaut und verwertet worden.

Die staatlichen Nordseehäfen Norden, Husum und Tönning und die Ostseehäfen Swinemünde, Kolberg, Stolpmünde und Pillau unterstehen Hafenbauämtern gleichen Namens. Der Hafen Rügenwalde gehört zu dem Hafenbauamt Kolberg. An staatlichen Binnenhäfen Preußens sind nur Kassel und Oberlahnstein von einiger Bedeutung. In beiden beschränkt sich der Staat auf die Verwaltung des Grundeigentumes; die Umschlagsanlagen betreiben in Kassel die Stadt, in Oberlahnstein Privatunternehmen. Beide Häfen werden durch die zuständigen staatlichen Wasserbauämter rein behördlich verwaltet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Erwähnt werden möge hier noch der Hafen Cosel, der früher preußischer Staatshafen war und von den Staatsbahnen verwaltet und betrieben wurde. Nur die Wasserflächen unterstanden der staatlichen Wasserbauverwaltung. Vor einigen Jahren ist an Stelle der preußischen Staatsbahnen die Reichsbahn, an Stelle der Wasserbauverwaltung die Reichswasserstraßenverwaltung getreten. An der rein behördenmäßigen Verwaltungsform des Hafens hat sich dadurch nichts geändert.

Sächsische Staatshäfen. Dresden und Riesa sind von den sächsischen Staatsbahnen als Eisenbahnhäfen gebaut. Der Alberthafen in Dresden, der Hafen Dresden-Neustadt und die älteren Hafenteile von Riesa sind beim Übergang der Eisenbahnen auf das Reich Eigentum des Landes geblieben, die neueren Teile des Hafens Riesa gehören der Reichsbahn. Im Alberthafen regelt die sächsische Wasserbaubehörde den Schiffsverkehr, in den anderen Häfen ist das Sache der Reichsbahn. In allen Häfen gehören die Umschlagsanlagen mit den Kaischuppen und die Hafenbahnen der Reichsbahn. Diese führt den öffentlichen Umschlagsbetrieb, überläßt das Lagereigeschäft aber privaten Gesellschaften.

Zur Zeit (Anfang 1931) wird über die Gründung einer Betriebsgesellschaft verhandelt, die die genannten Häfen pachten und betreiben soll und an der voraussichtlich der sächsische Staat, die Stadt Dresden und einige Schiffahrts- und Speditionsunternehmen beteiligt sein werden.

Badische Staatshäfen. Auch die badischen Häfen Mannheim, Rheinau (unmittelbar oberhalb Mannheim) und Kehl sind Eisenbahnhäfen; sie gehörten bis 1920 den badischen Staatsbahnen. Als diese auf das Reich übergingen, blieben die Häfen im Eigentum des badischen Staates. Ein Teil des Mannheimer Hafens, nämlich der Industriehafen, ist städtisch. Die staatlichen Häfen haben eine staatliche Hafenverwaltung, die unmittelbar dem badischen Finanzministerium untersteht. Die Bauaufgaben erledigt im Einvernehmen mit der Hafenverwaltung die staatliche Strombaubehörde, den Betrieb der Hafenbahn führt die Reichsbahn. Die Umschlagsanlagen sind zum Teil staatlich, zum Teil in Privathand. Die staatlichen Umschlagsanlagen sind größtenteils an Private verpachtet; die Hafenverwaltung unterhält nur in kleinem Umfang öffentliche Umschlagsbetriebe, um den kleinen Schiffahrts- und Speditionsunternehmen Umschlagsmöglichkeiten zu bieten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Bayrische Staatshäfen. Auch Ludwigshafen ist alter Eisenbahnhafen und beim Übergang der bayrischen Pfalzbahn an das Reich vom bayrischen Staate zurückbehalten worden. Die Verwaltung führt ein staatliches Hafenamt, das dem bayrischen Ministerium des Innern untersteht. Die staatlichen Umschlagsanlagen sind größtenteils verpachtet; das Hafenamt betreibt jedoch eine Umschlagsanlage selbst, zieht aber für die Ladearbeit private Unternehmungen heran. Einen großen Anteil am Güterumschlag in Ludwigshafen hat die Badische Anilin- und Sodafabrik, die eigene ausgedehnte Umschlagseinrichtungen am Rhein besitzt.

Die Häfen Aschaffenburg, Regensburg und Passau sind ebenfalls staatlich und werden rein behördenmäßig verwaltet. In den beiden erstgenannten Häfen werden die Umschlagsanlagen teils vom Staate, teils von der Stadt betrieben, ein anderer Teil der Umschlagsanlagen ist in Privathand. Auch in Passau sind private Umschlagsanlagen vorhanden.

2. Städtische Häfen.

Königsberg. Der Königsberger Hafen ist in den Jahren 1919 bis 1924 in großem Umfange nach einem in den ersten Anfängen schon kurz vor dem Kriege ausgeführten Plan ausgebaut worden. Reich, Preußen und die Provinz Ostpreußen haben der Stadt zusammen neun Zehntel der Baukosten zur Verfügung gestellt. Die Stadt ist aber alleinige Eigentümerin des Hafens. Die neuen Hafenanlagen einschließlich der Grundstücke gehören ihr ganz, im alten Hafen sind eine Anzahl private Ufergrundstücke vorhanden, außerdem liegt dort der der Reichszollverwaltung gehörende Packhof. Die Hafenbahn ist städtisch, ihren Betrieb führt die Reichsbahn.

Die baulichen Aufgaben im Hafen nimmt die Hafenbauabteilung des städtischen Tiefbauamtes wahr. Die Hafenpolizei und das Anweisen der Liegeplätze im Hafen ist Sache der dem Polizeipräsidenten unterstehenden staatlichen Polizeiverwaltung. Den Betrieb der städtischen Hafenanlagen, der Speicher, Schuppen und Umschlagseinrichtungen und besonders der großen Getreidespeicher im neuen Hafen führt die Königsberger Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H., deren Anteile sämtlich in der Hand der Stadt sind. Dem Aufsichtsrate der Gesellschaft gehören 4 Magistratsmitglieder, 8 Stadtverordnete, 4 von der Handelskammer und 2 von der Stadtverordnetenversammlung gewählte Sachverständige aus Schiffahrt und Handel sowie 2 vom Betriebsrat ernannte Arbeitnehmer

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

an. Die Stadt hat dem Aufsichtsrate die Vertretung aller Hafeninteressen übertragen; er verpachtet auch im Einvernehmen mit dem städtischen Grundstücksamte die Grundstücke und Anlagen im Hafen. Grundsätzliche Fragen, insbesondere Tarifangelegenheiten, sind im Einvernehmen mit den städtischen Behörden zu entscheiden. Die Gesellschaft führt den Betrieb in der Weise, daß sie alle Umschlagsarbeiten am Kai und im Schiff vornimmt und ihre Lagerräume selbst verwaltet oder sie vermietet. Die Arbeiten im Schiff und auf den offenen Lagerplätzen überläßt die Gesellschaft auch privaten Unternehmern.

Mit Wirkung vom 1. April 1931 ab hat der preußische Staat mit der Stadt eine Hafengemeinschaft abgeschlossen, über die bisher nur so viel bekannt ist, daß der Staat sich an den Zuschüssen für den Hafen bis zu einer bestimmten Grenze beteiligt.

Kiel. Der Kieler Hafen besteht aus dem Binnenhafen am inneren Ende der Föhrde, dem Freibezirk Kiel-Wik, dem Nordhafen am Kaiser-Wilhelm-Kanal und dem Voßbrooker Hafen, der noch im Bau und mit Umschlagsanlagen noch nicht ausgerüstet ist. Die Anlagen des Freibezirkes Kiel-Wik sind kurz vor und während des Krieges vom Reich als Kohlenhof für die Marine gebaut und nach dem Kriege von der Stadt gepachtet und mit Kaischuppen und Kränen ausgerüstet worden. In den drei anderen Häfen gehören die Kaimauern und Uferflächen der Stadt. Im Nordhafen haben zwei Privatunternehmer ein Lagerhaus und einen Siloschuppen im Erbbaurecht errichtet. Im Binnenhafen sind städtische Schuppen und Speicher verpachtet; außerdem sind zahlreiche Schuppen und Speicher im Privatbesitz. Die öffentlichen Kai- und Ladestrecken im Binnenhafen stehen den Umschlagsunternehmern zur Verfügung; die Stadt vermietet die öffentlichen Kräne stunden- oder schichtweise. Die Kaischuppen im Freibezirk sind zum Teil verpachtet, zum Teil werden sie unter städtischer Aufsicht von Fall zu Fall von privaten Umschlagsunternehmen benutzt. Die Hafenbahn gehört im Binnenhafen der Reichsbahn, im Freibezirk und Nordhafen der Stadt; die Betriebsführung ist ebenso verteilt.

Die Hafenverwaltung ist dem „Ausschuß für Schiffahrt, Handel, Industrie und Verkehr" übertragen, der aus Mitgliedern des Magistrats, der Stadtverordnetenversammlung und der Handelskammer besteht. Ihm ist das städtische Handels- und Industrieamt unterstellt, das die wirtschaftlichen Hafenfragen behandelt. Die baulichen Aufgaben erledigt das städtische Tiefbauamt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Der preußische Staat hat neuerdings der Stadt Beihilfen für den Hafen zur Verfügung gestellt und sich dabei das Recht gesichert, in den Hafenausschuß einen Vertreter mit beratender Stimme zu entsenden und bei der Entscheidung über größere Hafenbauten mitzuwirken. Dieses Abkommen ist wohl als Vorstufe zu gemeinsamer Arbeit zu werten.

Flensburg. Im Flensburger Hafen gehören der größte Teil des Hafengeländes und die öffentlichen Umschlagsanlagen der Stadt. Im alten Hafen sind die Hafengrundstücke teils verpachtet, teils stehen sie der Allgemeinheit zum Löschen und Laden offen. Die neuen Hafenanlagen bilden den Freihafen. Sie sind im Erbbaurechte der Flensburger Freihafenlagerhaus-A.-G. (Freihala) für dreißig Jahre übertragen, die die Anlagen betreiben, im Bedarfsfall erweitern und die Hafengrundstücke gewerblicher Verwertung zuführen, im übrigen Umschlags-, Lagerei- und Speditionsgeschäfte aller Art ausführen soll. Die Mehrheit der Aktien der Gesellschaft hat die bekannte Speditionsunternehmung Schenker & Co. in Berlin, den Rest hat die Stadt.

Breslau. In das Eigentum der Breslauer Hafenanlagen teilen sich die Stadt, die Reichsbahn und Private. Das bedeutendste Unternehmen ist der am Ausgang des vorigen Jahrhunderts erbaute städtische Hafen. Dieser Hafen und die übrigen städtischen Lagerplätze werden von der Stadt verwaltet und betrieben. Der Verkehr ist nach dem Kriege auf weniger als die Hälfte des Umschlages vor dem Kriege zurückgegangen. Man hat deshalb in letzter Zeit erwogen, den Hafen durch Verpachtung an privatwirtschaftlich arbeitende Unternehmen zu fördern, doch sind die Verhandlungen darüber wieder ins Stocken geraten.

Die Reichsbahn betreibt bei Breslau die Umschlagstelle Pöpelwitz, die nur dem Massengutverkehr dient. Der Hafen der Schlesischen Dampfer-Compagnie dient nur den Zwecken dieser Reederei und ist ausschließlich Privathafen.

Berlin. Dem Berliner Hafenverkehr dienten ursprünglich nur die auch heute noch stark benutzten Ufer der Spree und der Berlin durchziehenden Kanäle, von denen der Landwehrkanal 1850, der Spandauer Schiffahrtskanal 1851 und der Charlottenburger Verbindungskanal 1875 fertiggestellt wurden. An diesen Kanälen liegen die gleichzeitig mit ihnen vom preußischen Staat erbauten drei Häfen: der Humboldthafen, der Schöneberger und der Nordhafen. Diese drei Häfen sind noch heute staatlich; ihre Ufer sind teilweise an private Umschlags-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

unternehmen verpachtet, teilweise dienen sie — ebenso wie mehrere staatliche Ladestraßen an der Spree — dem öffentlichen Verkehr (als Ladeufer ohne jedes Umschlagsgerät). Die Ufer am Humboldthafen gehören der Stadt, die selbst eine Lagerhalle und Kräne errichtet, im übrigen die Ufer verpachtet hat. Die Stadt hat 1896 den Urbanhafen, 1913 den Osthafen und 1923 den Westhafen eröffnet. Außerdem sind Hafenanlagen 1906 in Tempelhof, 1908 in Tegel, 1911 in Spandau und 1914 in Neukölln in Betrieb genommen worden, die nach Bildung der Stadtgemeinde Groß-Berlin in deren Besitz übergegangen sind. Endlich sind zahlreiche Umschlags- und Hafenanlagen an dem 1901—1906 erbauten Teltowkanal vorhanden, die 1921 mit dem Kanal in das Eigentum der Teltowkanal-A.-G. übergegangen sind. Der Reichszollverwaltung gehört ein Packhof an der Spree in Moabit.

Die größten Häfen sind der Osthafen und der Westhafen. An ihren Ufern stehen Kaischuppen, Lagerhallen, Speicher, Getreidesilos, Kühlhäuser, Mineralöllager und Krananlagen der verschiedensten Art über Freilagerplätzen. Sie entsprechen allen neuzeitlichen Anforderungen, während die übrigen städtischen Häfen und Ladestraßen und die staatlichen Häfen kaum mit Umschlagsgerät ausgerüstet sind und im wesentlichen nur noch dem Umschlage von Baustoffen dienen.

Im Jahre 1923 hat die Stadt Berlin ihre sämtlichen Häfen und Ladestraßen an die Berliner Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (Behala) verpachtet, die eigens zu dem Zwecke gegründet wurde, den Betrieb der Berliner Häfen und Ladestraßen zu übernehmen. Die Stadt hat 25% der Aktien, die übrigen 75% befinden sich in den Händen des Berliner Speditionsunternehmens Schenker & Co. und der Finanzierungsgesellschaft J. Busch & Co., G. m. b. H. Die Hafenanlagen sind im Erbbaurechte bis zum Jahre 1972, die Ladestraßen auf Grund eines einfachen Pachtvertrages bis zum Jahre 1952 verpachtet. Die Gesellschaft tritt für die Dauer der Verträge im Hafen vollständig für die Stadt ein. Sie führt nicht nur den Betrieb aller Anlagen, sondern kann auch das ihr verpachtete Gelände mit den Umschlagsanlagen weiter verpachten und alle Geschäfte des Umschlags, der Lagerei, der Frachtführung, Reederei und Spedition betreiben. Sie hat die Häfen so zu bewirtschaften, daß die Hafenanlagen von jedermann gleichmäßig benutzt werden können, und daß das Allgemeininteresse gewahrt wird; besonders darf der Umschlagsbetrieb in keiner Weise behindert werden. Die Gesellschaft hat alle Anlagen auf den verpachteten Grundstücken zu unterhalten

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und entsprechend dem Fortschritte der Technik zu erneuern, während der Stadt die Unterhaltung der Hafenbecken sowie der Kaimauern und sonstigen Uferbefestigungen in den Hafenbecken und in den Wasserstraßen obliegt. Die Stadt hat der Gesellschaft zugesagt, daß ihr auch die Bewirtschaftung etwaiger Hafenerweiterungen übertragen werden wird.

Die Stellung der Gesellschaft ist vor kurzem dadurch noch gestärkt worden, daß der nicht unbedeutende Stückgutverkehr an den staatlichen Ladestraßen aufgehoben und in den von der Gesellschaft betriebenen Westhafen verwiesen worden ist.

Von den 25 Aufsichtsratsmitgliedern stellt die Stadt Berlin 6, darunter den Oberbürgermeister, den Stadtbaurat für Tiefbau, den Stadtrat für Häfen und Schiffahrt und den Stadtsyndikus. Von den übrigen Mitgliedern gehören 9 dem Verkehrsgewerbe, 5 Handel und Industrie und 5 dem Bankwesen an. Aus der Zusammensetzung des Aufsichtsrates kann wohl geschlossen werden, daß die vertretenen Speditions- und Schiffahrtsunternehmen sowie die Banken dem Unternehmen in irgendeiner Form nahestehen. Den Vorsitz des Aufsichtsrates hat die Firma Schenker & Co. inne, den stellvertretenden Vorsitzenden stellt die Stadt. Der Arbeitsausschuß des Aufsichtsrates besteht aus sechs Mitgliedern. Ihm gehören als Vertreter der Stadt der Stadtbaurat für Tiefbau und der Stadtrat für Häfen und Schiffahrt an.

Bei Gründung der Gesellschaft stand an der Spitze des Vorstandes ein Generaldirektor. Ihm zur Seite stand das Generalsekretariat, im übrigen waren sieben Abteilungen vorhanden: für Verkehr, für Organisation, Wirtschaft und Werbung, für Vertrags- und Rechtssachen, für Personalfragen, für den Einkauf, für die Finanzen und für bautechnische Fragen. Unter der Gesellschaft arbeiteten — innerhalb bestimmter Zuständigkeiten selbständig — vier Betriebsgesellschaften, nämlich die Westhafen G. m. b. H., die Osthafen G. m. b. H., die Spandauer Hafen G. m. b. H. und die Ladestraßen G. m. b. H. Die innere Gliederung dieser vier Gesellschaften entsprach sinngemäß der Einteilung der Gesamtgesellschaft.

Nach drei Jahren ist eine wesentliche Vereinfachung vorgenommen worden. Neben dem leitenden Vorstandsmitglied steht heute nur noch sein Stellvertreter. Die vier Betriebsgesellschaften sind aufgelöst und in vier Betriebsabteilungen der Gesellschaft umgewandelt worden, die dem Vorstand unterstehen. Außerdem sind drei Abteilungen vorhanden:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Verkehr, Finanzen und Verwaltung. Neben diesen Abteilungen steht der Syndikus.

Magdeburg. In Magdeburg sind einige ältere Ladestellen in Privathand, ebenso die Kaianlage der Elblagerhaus A.-G. Der Reichsbahn gehört die Kaianlage des Elbebahnhofes, sie betreibt die Kräne und stellt die Bahnwagen zu, hat den Ladebetrieb aber an einen Privatunternehmer verpachtet.

Die übrigen Hafenanlagen, die verschiedenen Werften am Strom, der Handelshafen, der Industriehafen und die Hafenbahn sind städtisch. Die Stadt hat im Jahre 1924 den Versuch gemacht, den Betrieb ihrer Häfen privatwirtschaftlich führen zu lassen. Zu diesem Zwecke gründete sie die „Magdeburger Hafen- und Lagerhaus G. m. b. H.", von deren Anteilen sie 51% in der Hand behielt, während 49% ein Reederei- und Speditionsunternehmen und einer seiner Inhaber, der gleichzeitig zum Geschäftsführer bestellt wurde, übernahmen. Der Geschäftsführer hatte insofern eine Sonderstellung, als er nur an einstimmig beschlossene Weisungen des Aufsichtsrates oder der Gesellschafter gebunden war, wenn er nur die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes beobachtete. In den Aufsichtsrat entsandte die Stadt drei, die beiden anderen Gesellschafter je ein Mitglied. Die Gesellschaft hatte alle städtischen Hafenanlagen für 15 Jahre gepachtet und sich zur Zahlung einer im Laufe der Jahre von 3½% auf 5½% des Wertes der Anlagen steigenden Pacht verpflichtet. Sie trat auch an Stelle der Stadt in alle Pachtverträge ein, die diese über die Verpachtung ihrer Anlagen an den Stromwerften mit Privaten abgeschlossen hatte. Nur die Verwertung des Ufergeländes am Industriehafen hatte sich die Stadt vorbehalten. Die Gesellschaft hatte allen Interessen des öffentlichen Verkehrs Rechnung zu tragen, sie hatte die Hafenanlagen zu unterhalten und zu erneuern und erhielt dafür die entsprechenden Hafenabgaben. Die Reederei hatte die Bürgschaft für die Verpflichtungen, insbesondere die Pachtzahlungen der Gesellschaft, übernommen, so daß die Stadt von allen Kosten für den Hafen frei war.

Dieser Versuch ist nach Jahresfrist zusammengebrochen, da es der Reederei nicht gelang, den Verkehr im Hafen so zu heben, daß sie ihren weitgehenden Verpflichtungen der Stadt gegenüber nachkommen konnte. Es scheint, daß dabei vor allem auf die Verkehrstreibenden die bevorzugte Stellung der Reederei abschreckend wirkte, da diese Einblick in alle über den Hafen gehenden Sendungen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

erhielt und dadurch in die Lage versetzt wurde, ihre gewonnenen Kenntnisse zum Nachteil der mit ihr im Wettbewerbe stehenden Verkehrsunternehmen auszunutzen.

Die Stadt hat jedoch die seinerzeit gegründete Gesellschaft beibehalten, nur ist sie jetzt alleinige Gesellschafterin. Sie hat einen neuen Geschäftsführer eingestellt und die Verpflichtungen der Gesellschaft ermäßigt.

Dortmund. Der Hafen Dortmund ist bei Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanales in Betrieb genommen worden. Die Hafenbauten und Ufermauern sind Eigentum der Stadt, die Umschlagseinrichtungen mit Kaischuppen und die Lagerhäuser gehören zum größten Teil Privatunternehmen und nur zum geringen Teile der Stadt.

Die Hafenverwaltung untersteht einer städtischen Hafendeputation, die aus Mitgliedern des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung zusammengesetzt ist. Da die Hafenplätze größtenteils an private Unternehmen verpachtet sind, liegt das Umschlagsgeschäft fast nur in privater Hand. Ausgenommen ist hiervon der Betrieb der Kohlenkipper, der in den Händen der Hafenverwaltung und damit öffentlich ist.

Ein Teil der städtischen Anlagen ist an die Westfälische Transport A.-G. in Dortmund, das führende Schiffahrtsunternehmen auf dem Dortmund-Ems-Kanal, verpachtet. Die Hafenbahn gehört der Stadt und wird von ihr betrieben.

Düsseldorf. Der Düsseldorfer Hafen dient sowohl Handels- wie Industriezwecken. Die Stadt ist Eigentümerin sowohl der Hafenbecken wie des Hafengeländes; auch die Krananlagen gehören ihr zum größten Teil. Die Kaischuppen und Speicher sind meistens im Privatbesitz; der Stadt gehören nur die Anlagen im Zollhafen und einige Schuppen in den anderen Häfen. Die Hafenplätze werden verpachtet oder im Erbbaurecht vergeben.

Die Hafenverwaltung liegt in den Händen eines städtischen Hafenausschusses, dem das städtische Hafenamt untersteht. Die Stadt führt nur im Zollhafen für den Umschlag zollpflichtiger Güter den Umschlagsbetrieb selbst; im übrigen ist der Umschlag der privaten Hand überlassen. Am Kai werden die städtischen Krananlagen von den Benutzern selbst betrieben. Die Hafenbahn gehört der Stadt, sie wird von ihr als Privatanschlußgleis betrieben.

Köln. Der Hafen Köln ist Eigentum der Stadt, nur der Mülheimer Hafen gehört als Sicherheitshafen dem Reiche. Das Hafengelände ist

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

vorwiegend im städtischen Besitz, im Industriehafen sind Plätze an gewerbliche Unternehmen verkauft, im Rheinau-Hafen sind Plätze an Private im Erbbaurechte vergeben. Die Umschlagseinrichtungen am öffentlichen Kai sind mit den Schuppen und Lagerhäusern größtenteils Eigentum der Stadt.

Die Verwaltung des Hafens liegt in den Händen der städtischen Hafendirektion, die dem Magistrat der Stadt unterstellt ist. Der Bau und die Unterhaltung der Anlagen ist Aufgabe des städtischen Hafenamtes. Der Hafendirektion sind die Hafenpolizei und das Kölner Seemannsamt unterstellt.

Das Umschlagsgeschäft wird größtenteils von privaten Firmen betrieben, denen die städtischen Anlagen vermietet sind; nur im Zollhafen liegt der öffentliche Umschlag in den Händen der städtischen Behörde. Die Hafenbahn ist Eigentum der Stadt und wird von ihr betrieben.

Frankfurt a. M. Der Hafen Frankfurt a. M. ist städtisches Eigentum; auch das Hafengelände gehört der Stadt, soweit es für den öffentlichen Umschlag bestimmt ist. Den industriellen Unternehmungen sind Grundstücke durch Kauf überlassen oder in Erbpacht gegeben. Verladeanlagen, Schuppen und Lagerhäuser sind im Westhafen sämtlich von der Stadt gebaut und in ihrem Besitz, im Osthafen dagegen nur zum Teil, da hier auch Privatanlieger eigene Verladeanlagen errichtet haben.

Die Verwaltung übt die Wirtschaftsdeputation des Magistrats aus; ihr unterstehen verschiedene Dienststellen für die Bauverwaltung, Hafenverwaltung, Lagerhausverwaltung und Hafenbahnverwaltung.

Der öffentliche Umschlagsbetrieb ist im Westhafen fast durchweg in städtischer Hand und ebenso der Lagerhausbetrieb, im Osthafen sind dagegen auch Reedereien und Speditionsunternehmen eigene Umschlagsplätze pachtweise überlassen. Besonders bemerkenswert ist in Frankfurt, daß auch die Lagerung und Aufbewahrung der Waren ein öffentlicher Betrieb ist, der von der städtischen Lagerhausverwaltung wahrgenommen wird; doch vermietet diese auch Lagerräume an Private. Der Massengutumschlag, vor allem der Kohlenumschlag, wird größtenteils von privaten Unternehmen ausgeführt, die die zum Betriebe erforderlichen Plätze von der Stadt mieten, und zwar entweder mit Krananlagen oder indem sie auf den Mieteplätzen eigene Verladeanlagen einrichten.

Die Eisenbahnanlagen im Westhafen sind von der früheren preu-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ßisch-hessischen Staatsbahn, die im Osthafen von der Stadt gebaut. Alle Hafenbahnanlagen werden von der Stadt betrieben.

Worms. Die Stadt ist Eigentümerin des Hafens, seine Verwaltung liegt in den Händen einer Hafendeputation des Magistrats. Die Polizeiaufsicht im Hafen übt die Hafenverwaltung aus.

Nahezu das gesamte Umschlagsgeschäft wird von der „Rhenania, Wormser Lagerhaus und Spedition, A.-G." in Worms besorgt, die im Jahre 1921 alle städtischen Hafenanlagen, soweit sie nicht schon an Private verpachtet waren, gepachtet hat. Den Betrieb der Hafenbahn hat die Stadt behalten. Die Gesellschaft ist ein gemischtwirtschaftliches Unternehmen, an dem die Stadt und das bekannte Rheinschiffahrtsunternehmen, die Rhenania-Speditions-Gesellschaft m. b. H. in Mannheim, jede mit der Hälfte des Aktienkapitals, beteiligt sind. Der Einfluß der Stadt auf die Geschäftsführung der Gesellschaft ist dadurch gesichert, daß der städtische Hafendirektor Mitglied des Vorstandes ist, und daß dem aus acht Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrate der Oberbürgermeister der Stadt als Vorsitzender und vier Stadtverordnete als Mitglieder angehören. Tarifgestaltung und Bestimmungen über die Benutzung der Hafenanlagen bedürfen der Genehmigung des Aufsichtsrats. Als Gegenleistung für die ihr gewährte Beteiligung ist die Rhenania-Speditions-Gesellschaft bestimmte Frachtbindungen zugunsten des Hafens eingegangen. Der Hafen hat dadurch erhebliche Vorteile gegenüber seinen Wettbewerbshäfen erzielt.

3. Hafengemeinschaften.

Duisburg-Ruhrort. In den Duisburg-Ruhrorter Häfen ist der Betrieb der Umschlagseinrichtungen grundsätzlich der Privatwirtschaft überlassen. Die Lagerplätze sind an Privatunternehmer langfristig verpachtet, die sie sich auf eigene Kosten einrichten. In der Bemessung ihrer Gebühren sind die Privatunternehmer frei. Die Hafenverwaltung sieht davon ab, die Gebühren festzusetzen, weil sie annimmt, daß die im öffentlichen Interesse wünschenswerte Regelung der Gebührenhöhe durch den gegenseitigen Wettbewerb der Umschlags- und Lagereiunternehmen erreicht wird. Lediglich die Kohlenkipper betreibt die Hafenverwaltung selbst. Diese Ausnahme ist darin begründet, daß zur Zeit der Errichtung der Kipper ihre Leistungsfähigkeit über den Bedarf eines Privatunternehmens weit hinausging und entsprechend auch die Baukosten für ein Einzelunternehmen zu hoch waren. Obwohl das in-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zwischen durch die Zusammenfassung der Kohlenförderung im Kohlensyndikat und des Kohlenvertriebes im Kohlenkontor (Rheinische Kohlenhandel- und Reederei-Gesellschaft) anders geworden ist, ist der staatliche Betrieb der Kipper doch beibehalten worden, da sich so Erleichterungen für die Abwicklung des Bahnbetriebes ergeben.

Im Ruhrorter und Hochfelder Hafen wird die Hafenbahn von der Reichsbahn betrieben; einen Teil der Betriebskosten erstattet die Hafenverwaltung. Die Hafenbahn des Duisburg-Ruhrorter Hafens dagegen gehört der Hafenverwaltung und wird von ihr betrieben.

Die Duisburger Häfen waren ursprünglich von der Duisburger Kaufmannschaft gebaut, dann im Jahre 1889 städtisch geworden, die Ruhrorter waren von jeher staatlich, der Duisburg-Hochfelder Hafen und der Eisenbahnhafen in Duisburg-Ruhrort waren von privaten Eisenbahngesellschaften gebaut und mit der Verstaatlichung der Bahnen in das Eigentum der preußischen Staatsbahn übergegangen. Im Jahre 1905 sind die Duisburger und die Ruhrorter Häfen zu einer Gesellschaft bürgerlichen Rechtes (§ 705—740 BGB.) zusammengeschlossen worden, in die einige Jahre später auch die beiden Eisenbahnhäfen eingebracht wurden. Dabei ist der Grundbesitz mit dem unbeweglichen Zubehör im Eigentum eines jeden Gesellschafters geblieben, während die Betriebskapitalien, Betriebsmittel und Betriebsvorräte Eigentum der Gesellschaft wurden. Von den jährlichen Überschüssen wurden 10% einer Rücklage zugeführt, die besonders für Erneuerungen dienen sollte. Der Rest wurde zwischen Stadt und Staat zu gleichen Teilen zur Verzinsung und Tilgung der Hafenschulden geteilt. Die Verwaltung der vereinigten Häfen führte der Staat, ihr zur Seite stand ein von der Stadtverordnetenversammlung gewählter Hafenbeirat, der Einblick in alle Angelegenheiten des Hafens hatte und bei allen wichtigen Entscheidungen zu hören war.

Die Nachkriegszeit hat für die Duisburg-Ruhrorter Häfen infolge des Wettbewerbes der benachbarten Privathäfen einen erheblichen Verkehrsrückgang gebracht. Man glaubte, mit einer mehr nach kaufmännischen Gesichtspunkten arbeitenden Hafenverwaltung den Hafen leichter auf die alte Höhe bringen zu können und empfand als besonderes Hindernis auf dem Wege zu diesem Ziele die Eingliederung der Hafenverwaltung in die Staatsbehörden und ihre Abhängigkeit vom Staatshaushalte. Lediglich aus diesem Grunde entschloß man sich im Jahre 1926, für die Duisburg-Ruhrorter Häfen — um den Wortlaut der Ge-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

setzesbegründung zu gebrauchen — „eine zeitgemäße, den mannigfaltigen und fast täglich schwankenden Bedürfnissen des Handels und der Industrie sich leichter und schneller anpassende Verwaltung zu schaffen".

An Stelle der bis dahin bestehenden Gesellschaft bürgerlichen Rechtes wählte man eine Aktiengesellschaft. Gesellschafter sind der preußische Staat und die Stadt Duisburg, die beide in die Gesellschaft ihre Hafenanlagen mit allem Zubehör eingebracht haben, deren Wert auf insgesamt 46 Millionen Reichsmark geschätzt wird. Das Aktienkapital ist auf 18 Millionen Reichsmark festgesetzt. Entsprechend dem Verhältnis der von beiden Gesellschaftern eingebrachten Sachwerte hat zwei Drittel der Aktien der preußische Staat, ein Drittel die Stadt Duisburg erhalten. Ebenso stehen von den 24 Aufsichtsratssitzen 16 dem preußischen Staat und 8 der Stadt Duisburg zu. Von den Sitzen des Staates werden zur Zeit 7 durch Landtagsabgeordnete eingenommen. Der Staat hat außerdem 5 Beamte und 4 Vertreter der Wirtschaft an Ruhr und Rhein ernannt. Den Vorsitzenden des Aufsichtsrates stellt der Staat, den stellvertretenden die Stadt. Dagegen hat die Stadt den Vorsitz in dem aus 7 Mitgliedern bestehenden Arbeitsausschuß des Aufsichtsrates, in den der Staat 3 Beamte und 2 Landtagsabgeordnete, die Stadt 2 Vertreter entsendet. Dem Aufsichtsrat steht ein Hafenbeirat zur Seite, in dem alle Hafeninteressenten vertreten sind und der von der Verwaltung in wichtigen Hafenangelegenheiten gehört wird. In den Satzungen der Aktiengesellschaft ist vorgesehen, daß etwaige Überschüsse nur zugunsten des Hafenunternehmens verwendet werden dürfen.

Stettin. Der Seehafen Stettin war bis zum Jahre 1923 städtisch. Er war seit langem unter den größeren deutschen Seehäfen der einzige, der nur von der Stadtgemeinde gebaut worden war und betrieben wurde. In der schwierigen Lage der Nachkriegszeit sah sich die Stadt aber außerstande, die Last des Hafens weiter allein zu tragen und wandte sich an den preußischen Staat mit der Begründung, daß die Erhaltung eines Hafens von der Bedeutung Stettins über den Rahmen der Aufgaben einer Stadt hinausgehe. Preußen schloß damals mit der Stadt eine Hafengemeinschaft in der Form ab, daß der Hafen gemeinsames Eigentum von Stadt und Staat wurde. Beide vereinten sich zu diesem Zwecke in einer Gesellschaft bürgerlichen Rechtes unter dem Namen „Stettiner Hafengemeinschaft". Die Stadt brachte ihre Hafenanlagen mit allem Zubehör und dem städtischen Grundbesitz im Hafen-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gebiet ein. Der Staat übernahm die Kosten der Herstellung der zunächst notwendigen Ersatz- und Erweiterungsbauten des Hafens nach einem bei Vertragsabschluß festgelegten Plane. Die Hafengemeinschaft überließ Verwaltung und Betrieb des Hafens der „Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H., an der der Staat, die Stadt und die Stettiner Handelskammer im Verhältnis 2:2:1 beteiligt waren.

Die Teilung der Verwaltung in 2 Gesellschaften nahm man in der Absicht vor, die Eigentumsgesellschaft als Gesellschaft bürgerlichen Rechtes fest unter den Einfluß der staatlichen und städtischen Behörden zu stellen, die Betriebsgesellschaft aber unter Heranziehung der Handelskammer unter Verwertung der Kenntnisse und Erfahrungen der Stettiner Kaufmannschaft nach kaufmännischen Grundsätzen beweglicher und wirtschaftlicher arbeiten zu lassen. Im Laufe der Jahre ergab sich, daß diese Trennung unzweckmäßig war. Es gelang nicht, wie man beabsichtigt hatte, die Betriebsgesellschaft so zu stellen, daß sie finanziell unabhängig war und wirklich privatwirtschaftlich arbeiten konnte. Man hatte dies Ziel durch eine eigens darauf abgestellte Verteilung der Einnahmen und Ausgaben zwischen beiden Gesellschaften erreichen wollen, scheiterte aber daran, daß bei der wechselnden Verkehrsgröße und den wechselnden Anforderungen, die Betrieb und Unterhaltung der Anlagen stellten, der richtige Verteilungsschlüssel im voraus sich nicht finden ließ. Die Betriebsgesellschaft war infolge der Notlage des Hafens jedenfalls nicht in der Lage, als Pacht eine auch nur annähernd angemessene Verzinsung der ihr überlassenen Anlagen zu zahlen. So lange das nicht möglich ist, wird ein solches Verhältnis zwischen Betriebs- und Eigentumsgesellschaft immer gekünstelt bleiben. Die Jahresabschlüsse der beiden Gesellschaften ergeben dann, für sich betrachtet, ein unvollständiges Bild, das erst vollständig wird, wenn man beide Abschlüsse zu einem verarbeitet. Hinzu kam, daß die Trennung in der Verwaltung gewisse Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit beider Gesellschaften mit sich brachte. Endlich ergab sich bei einer Änderung der losen Gesellschaftsform der Eigentumsgesellschaft in die Form einer Aktiengesellschaft oder einer Gesellschaft m. b. H. mit großem Stammkapital die Möglichkeit, die für den weiteren Ausbau des Hafens nötigen Mittel durch eine von der Gesellschaft aufzunehmende Anleihe zu beschaffen. Die Hafengemeinschaft war als Gesellschaft bürgerlichen Rechtes dazu nicht in der Lage, ihre beiden Gesellschafter infolge der für Länder und Gemeinden bestehenden Anleihe-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sperre ebenfalls nicht. Deshalb entschied man sich im Jahre 1929, eine einheitliche Gesellschaft, die „Stettiner Hafengesellschaft m. b. H.", zu gründen. Sie erhielt ein Gesellschaftskapital von 50 Millionen Reichsmark, an dem der Staat und die Stadt gleichmäßig beteiligt sind. Beide Gesellschafter haben sich verpflichtet, der Gesellschaft zu gleichen Teilen die nach der Jahresbilanz erforderlichen Zuschüsse zu leisten. In dem aus 22 Mitgliedern bestehenden Aufsichtsrate hat der preußische Staat 9, die Stadt Stettin 9 und die Industrie- und Handelskammer zu Stettin 4 Sitze. Der Arbeitsausschuß des Aufsichtsrates besteht aus 3 Mitgliedern, von denen je eins vom Staat, von der Stadt und von der Industrie- und Handelskammer gestellt wird.

Die Geschäftsführung hat 3 Abteilungen: für Bau und Unterhaltung, für Verwaltung und für den Betrieb. Die Bauabteilung gliedert sich in die Unterabteilungen Bauhof, Neubau, Maschinenbau und Hafenbahn. Die beiden letzteren unterstehen gleichzeitig der Betriebsabteilung, die außerdem die Unterabteilung Verkehr umfaßt.

Wanne. Schließlich soll noch ein Hafen erwähnt werden, der gemeinsamer Besitz zweier Städte ist, nämlich der Hafen Wanne, der der einzige öffentliche, aber auch der bedeutendste Hafen des Rhein-Herne-Kanals ist. Der Hafen gehört der Hafenbetriebsgesellschaft Wanne-Herne m. b. H. in Wanne-Eickel, an der die Städte Wanne mit 70% und Herne mit 30% beteiligt sind. Der Hafen dient vorwiegend einigen umliegenden Zechen als Kohlenumschlagsplatz. Er wird nach rein privatwirtschaftlichen Grundsätzen verwaltet und trägt sich selbst.

Hamburg. Die Hamburgisch-Preußische Hafengemeinschaft ist bereits im Zusammenhange mit der Schilderung der Verwaltung des Hamburger Hafens besprochen worden.

II. Allgemeines über die öffentliche Unternehmung in der Hafenwirtschaft.

1. Geschichtliche Entwicklung.

Die Übernahme der Verwaltung der Häfen durch die öffentliche Hand ist fast immer in derselben Weise vor sich gegangen. Die Anfänge eines Hafens sind gewöhnlich einzelne Anlegestellen, sei es für Seeschiffe oder sei es für Binnenschiffe. Diese Anlegestellen werden zunächst von einzelnen Kaufleuten so billig wie möglich ausgeführt. Meistens ergibt sich bald, daß auch die Kosten der einfachsten Anlegestelle über

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Finanzkraft des einzelnen hinausgehen, da billigere Ausführungen der Zerstörung durch Hochwasser und Eisgang, an der See durch die Sturmfluten ausgesetzt sind. Dauerhafte Anlagen sind meistens so kostspielig, daß ihr Bau nur durch den Zusammenschluß mehrerer Kaufleute ermöglicht werden kann. Mit der Zeit werden aus einzelnen Anlegestellen mehrere; es entsteht ein Hafen; Handel und Wandel im Hafen geben einem immer größeren Kreise der Bevölkerung Lebensmöglichkeit. Mit dem Hafen wächst die Gemeinde oder die Stadt, bei der er liegt; es entsteht da, wo der Hafen der Mittelpunkt der Stadt wird, die Hafenstadt. In dieser Weise sind fast alle deutschen Seehandelshäfen entstanden, und ebenso hat sich ein Teil der Binnenhafenstädte an den großen Flüssen entwickelt. Ist der Hafen schließlich für die Stadt eine Lebensnotwendigkeit geworden, so wird in Zeiten schlechten Geschäftsganges ohne weiteres die Stadtverwaltung von der Kaufmannschaft zur Hilfe gerufen, und sie hilft dann mit dem Gelde ihrer Steuerzahler, deren Wohlergehen ja zum überwiegenden Teile von dem Gedeihen des Hafens abhängig ist. Sie ist besonders dann geneigt, öffentliche Mittel im Hafen festzulegen, wenn die Gefahr droht, daß der Hafen unter fremdem Wettbewerbe so leidet, daß nicht nur die Kaufmannschaft nach anderen Hafenstädten übersiedelt, sondern auch Brot und Verdienst größeren Bevölkerungskreisen verloren gehen.

Im Mittelalter findet man diese Entwicklung überall bei den Hafenstädten der deutschen Hansa. Schon damals beteiligte sich die öffentliche Hand am Ausbau und der Unterhaltung des Hafens. Heute kann man eine ähnliche Entwicklung in den kleinen Fischereihäfen beobachten. Beispielsweise wird der Anfang eines Fischerdorfes an der Ostsee wohl immer durch irgendeine kleine Anlegestelle gebildet, an der die Fischerboote ihren Fang an Land bringen und die ihnen ein einigermaßen geschütztes Liegen gestattet. Oft fängt nur ein einzelner mit einer solchen Anlegestelle an, oft benutzen sie mehrere Fischer; die Kosten werden aber zunächst nur aus Privatmitteln aufgebracht. Sehr bald legt sich der eine oder andere unternehmungslustige Fischer ein Boot mit größerem Tiefgang und auch mit Motor zu. Für dieses Boot reicht die Anlegestelle nicht aus, sie wird deshalb zunächst ausgebaut. Bald stellt sich heraus, daß auch hier eine dauerhafte Anlage die Finanzkraft der einzelnen übersteigt, und die Gemeinde wird veranlaßt zuzuschießen. Nimmt die Zahl der Fahrzeuge zu, so daß das Dorf in steigendem Maße von der Fischerei lebt, so werden immer

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kostspieligere Hafenanlagen nötig. Nun reicht auch die Leistungsfähigkeit der Gemeinde nicht aus; der Kreis, die Provinz und selbst der Staat werden gebeten, im Interesse der Förderung der Fischerei Mittel für den Hafen herzugeben. Bei der Finanzierung des ersten größeren Ausbaues wird ein öffentlicher Verband, die Gemeinde oder der Kreis, Eigentümer des Hafens und übernimmt den übrigen Geldgebern gegenüber die Verpflichtung, den Hafen auszubauen und zu unterhalten.

In beiden Fällen ist es der gleiche Grund, der dazu führt, den Hafen der öffentlichen Hand zu übertragen: es ist das Versagen der Finanzkraft des einzelnen, es ist das Suchen nach leistungsfähigen Schultern, die die Last des Hafens tragen können. Bei den Binnenhäfen ist so fast immer die Stadt der Träger des Hafens, bei den Seehäfen war es ursprünglich auch so. Die Entwicklung ist aber hier weitergegangen, als mit der Einführung des Dampfschiffes die Anforderungen an die Hafenanlagen in ungeahntem Umfange stiegen. Die drei Hansehäfen waren in der glücklichen Lage, daß ihre Träger verhältnismäßig leistungsfähige Stadtstaaten waren. Diese sind nicht nur allen Anforderungen, die der Hafen an sie stellte, gerecht geworden, sondern haben auch die Zufahrten ihrer Häfen von See her mit außerordentlich großen Mitteln ausgebaut und unterhalten, bis ihnen im Jahre 1921 diese Aufgabe auf Grund der neuen Reichsverfassung vom Reiche abgenommen wurde. Ein großer Teil der kleineren preußischen Seehäfen war dagegen in den 70er und 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts dem Erliegen nahe, weil die Städte nicht die Mittel aufbringen konnten, die nötig waren, um die Häfen und ihre Zufahrten den steigenden Anforderungen der Seeschiffahrt anzupassen. Damals wurden beispielsweise an der Nordsee die bis dahin städtischen Häfen Emden, Geestemünde, Harburg und Husum, an der Ostsee Swinemünde, Kolberg, Rügenwalde, Stolpmünde, Neufahrwasser, Pillau und Memel vom Staate übernommen. Erst nach dem Weltkriege stellte sich heraus, daß auch die Stadt Stettin die Last ihres Hafens nicht mehr allein tragen konnte, so daß der preußische Staat einspringen und sich am Hafen beteiligen mußte. Die gleiche Regelung wird augenblicklich in Königsberg getroffen. Auch dem städtischen Hafen Kiel zahlt der preußische Staat zur Zeit Zuschüsse. In allen diesen Fällen ist immer derselbe Grund für die Beteiligung des Staates maßgebend gewesen; nur der Staat war leistungsfähig genug, die Last des Hafens zu tragen. Bei den größeren Häfen (Stettin, Königsberg) kam hinzu, daß Bedeutung und

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Einflußgebiet des Hafens über den Aufgabenkreis der Stadt hinausgehen, so daß schon dadurch eine Verpflichtung des Staates zur Beihilfe gegeben war.

2. Notwendigkeit.

Die geschichtliche Entwicklung hat so dazu geführt, daß in der deutschen Hafenwirtschaft die öffentliche Unternehmung sich ganz allgemein durchgesetzt hat. Der entscheidende Grund ist in fast allen Fällen gewesen, daß Hafenanlagen sowohl im Binnenlande wie auch an der See derartig kostspielig sind und vor allem so langfristige Kapitalanlagen erfordern, daß private Unternehmen nur selten in der Lage sind, nur für ihre eigenen Zwecke Häfen zu bauen. In den letzten Jahrzehnten sind zwar mehrere Privathäfen der rheinisch-westfälischen Schwerindustrie am Rhein und an den westdeutschen Kanälen entstanden, sonst findet man aber in Deutschland größere private Häfen nur selten, höchstens kleinere Hafenanlagen oder Anlegestellen von begrenztem Umfange. Vom Standpunkt der Allgemeinheit gesehen, ist diese unter dem Zwange der Not entstandene Entwicklung aber wohl zu begrüßen; häufig fordert es das Allgemeininteresse sogar, daß die Häfen in der öffentlichen Hand sind. Maßgebend dafür sind zwei Gründe: einmal kann nur auf diese Weise eine unparteiische Abfertigung des öffentlichen Verkehrs wirklich gewährleistet werden, zum anderen ist nur bei Häfen, die in der Hand der öffentlichen Unternehmung sind, die Sicherheit gegeben, daß sie sich so entwickeln, wie es das Interesse der Gesamtwirtschaft verlangt.

Ein Hafen hat fast immer eine Monopolstellung, da er über ein bestimmtes natürliches Einflußgebiet verfügt und seine Benutzer deshalb in den meisten Fällen auf ihn angewiesen und nicht in der Lage sind, ihre Güter über beliebige andere Wege gehen zu lassen. Übergibt man solche Häfen des öffentlichen Verkehrs, bei denen die Möglichkeit der Monopolbildung gegeben ist, der privaten Bewirtschaftung, so wird man stets befürchten müssen, daß nicht nur bei Erhebung der Abgaben, sondern auch durch die Handhabung des Hafenbetriebes bestimmte Gruppen des Handels und des Gewerbes benachteiligt werden. Immer wird die Gefahr bestehen, daß die Hafenanlagen zum Vorteil bestimmter Erzeugerkreise oder bestimmter Verkehrsunternehmen mißbraucht werden. Ein Beispiel bilden die von den Eisenbahngesellschaften in England und Amerika betriebenen Häfen, die nur dem Eisenbahn-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

verkehr als Zubringer dienen und die die Wasserstraße, die in vielen Fällen volkswirtschaftlich vorteilhafter ist, im privatwirtschaftlichen Interesse der Eisenbahngesellschaften ausschalten.

Einem solchen Mißbrauch kann man freilich durch geeignete Überwachung entgegenwirken, wie sie den öffentlichen Behörden immer dann zusteht, wenn die Privathäfen dem öffentlichen Verkehre dienen. Doch wird sich praktisch immer ergeben, daß nur dann, wenn der Hafen in öffentlichem Eigentume steht, wenn er also ein öffentliches Unternehmen ist, eine gerechte und gleichmäßige Handhabung des Hafenbetriebes im Dienste der Allgemeinheit und ohne Benachteiligung oder Bevorzugung bestimmter Interessentengruppen gewährleistet ist. Nur die öffentliche Unternehmung kann die zahlreichen, oft einander widerstreitenden Interessen in dem verwickelten Gebilde, das heute ein Handelshafen darstellt, wirklich unparteiisch und rein sachlich gegeneinander abwägen.

Und weiter kann nur die öffentliche Unternehmung, die von der Allgemeinheit getragen wird, den Hafen großzügig, befreit von den Interessen einzelner, auf lange Sicht und unter Voranstellung des Wohles der Gesamtwirtschaft des Landes entwickeln. Eine nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten arbeitende Hafenverwaltung wirkt im Wirtschaftsleben weithin stützend, befruchtend und anregend. Ihre Aufwendungen mögen vielleicht eine unmittelbare Verzinsung nicht bringen, während sie sich für die Gesamtwirtschaft reichlich lohnen. Darum ist es nur gerecht, daß die Allgemeinheit ihrerseits Opfer bringt und den Hafen der öffentlichen Verwaltung überträgt. Einem privatwirtschaftlichen Hafenunternehmen ist es versagt, sich in dieser Weise in den Dienst des Gesamtwohles zu stellen.

Ob der Träger des öffentlichen Hafenunternehmens der Staat oder die Stadt ist, hängt zunächst von der Bedeutung des Hafens ab. Die Hilfe des Staates ist immer dann geboten, wenn der Einfluß des Hafens über das örtlich begrenzte Gebiet der Hafenstadt hinausgeht, wenn also die Vernachlässigung des Hafens eine Schädigung des ganzen Landes zur Folge haben würde.

Besonders bei den deutschen Seehäfen liegt es so, daß heute allein die öffentliche Unternehmung imstande ist, sie zu erhalten und auszubauen. Der Grund ist der scharfe Wettbewerb, in dem sie mit den Häfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen stehen. Das Gedeihen dieser drei Häfen ist so eng mit dem Wohlergehen der beiden Staaten,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in denen sie liegen, verknüpft, daß ihnen aus öffentlichen Mitteln mittelbar und unmittelbar erhebliche Zuschüsse zugeführt werden. Die Folge ist, daß zunächst die ihnen benachbarten deutschen Häfen Hamburg, Bremen und Emden ihre Gebühren gleichfalls so niedrig halten müssen, daß daraus die Kosten des Hafens nicht voll gedeckt werden können. Und daraus folgt mittelbar, daß auch die übrigen deutschen Häfen einschließlich der Ostseehäfen nur als Zuschußunternehmen, also nur von der öffentlichen Hand, betrieben werden können.

3. Mängel.

Ist so die öffentliche Unternehmung bei Häfen des öffentlichen Verkehrs meistens die einzig mögliche und wohl immer die bessere Form der Hafenverwaltung, so hat sie andererseits den Nachteil, daß sie als Hafenunternehmen vor wirtschaftliche Aufgaben gestellt ist, deren Erfüllung sie ihrer Natur nach, jedenfalls in ihrer ursprünglichen Behördenform, nicht immer gewachsen ist. Eine Hafenverwaltung, die wie eine Behörde aufgebaut ist und ebenso arbeitet, wird im allgemeinen gut geeignet sein, die aus den Hoheitsrechten sich ergebenden Aufgaben der allgemeinen Überwachung und Regelung des Hafenverkehrs, ebenso alle bautechnischen Aufgaben im Hafen, wie Ausbau und Unterhaltung, und auch die Grundstücksverwaltung wahrzunehmen. Bei der letzteren ergeben sich schon Schwierigkeiten, wenn es sich um Werbung und Ansiedlung neuer gewerblicher Unternehmen im Hafen handelt. Auch bei der Handhabung der Gebührenpolitik wird die rein behördliche Verwaltung oft nicht glücklich arbeiten. Besonders wenig geeignet ist eine Behörde aber gegenüber den Anforderungen, die der Betrieb im Hafen stellt.

Bei Wahrnehmung der Hoheitsrechte ist die Hafenverwaltung von der Privatwirtschaft unabhängig, denn sie kann im Notfall einfach anordnen; bei fast allen baulichen Maßnahmen steht sie vor fest umrissenen Aufgaben; auch bei der Grundstücksverwaltung ist die richtige Beurteilung der wirtschaftlichen Verhältnisse meist nicht allzu schwer. Wer aber den Betrieb eines Hafens und seiner Umschlagsanlagen sachgemäß führen will, steht mitten im lebendigen Wirtschaftsleben, ist darauf angewiesen, in tausend Kleinigkeiten ständig mit all den zahllosen privatwirtschaftlichen Unternehmen Fühlung zu halten, die im Hafen arbeiten und von ihm leben, muß dieses verwickelte Gebilde

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

des Hafens, muß Handel, Verkehr und Gewerbe kennen und damit umzugehen wissen, mit einem Worte, er muß Kaufmann sein.

Hier liegt für die öffentliche Unternehmung, die den Hafen verwaltet und betreibt, die Schwierigkeit, hier, d. h. an der Stelle, wo die öffentliche Unternehmung und die Privatwirtschaft sich berühren, wo sie zusammen arbeiten müssen. Es wird noch darüber zu sprechen sein, wie man versucht hat, diese Schwierigkeiten zu überwinden; zunächst soll nur dargelegt werden, worin sie eigentlich begründet sind.

Zwei Gründe scheinen es hauptsächlich zu sein, die der öffentlichen Unternehmung die Führung wirtschaftlicher Betriebe erschweren: Erstens der Umstand, daß die öffentliche Unternehmung der Aufsicht und Nachprüfung durch die öffentliche Verwaltung und letzten Endes durch das Parlament der Stadt oder des Staates untersteht und deshalb gezwungen ist, ihren Aufbau und ihre Arbeitsweise auf diese Überwachung einzustellen. Sie kommt so in eine Zwitterstellung, da sie gleichzeitig Behörde und Wirtschaftsunternehmen sein muß. Zum anderen, daß die öffentliche Unternehmung in der Hafenwirtschaft gerade wegen dieser ihrer Doppelstellung mit Beamten arbeiten muß, die im großen Durchschnitt den in Betracht kommenden wirtschaftlichen Aufgaben weniger gerecht werden können als der behördenmäßigen Arbeit, für die sie von Haus aus bestimmt sind.

Die im ersten Punkte genannte Anpassung an die Überwachung beengt die Beweglichkeit und Selbständigkeit der Verwaltung. Auf der Einnahmeseite der Hafenabrechnung sollen die Hafengebühren im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Hafens so hoch wie möglich gehalten werden, sind aber durch die Wettbewerbslage in der Weise begrenzt, daß die Hafenkosten einschließlich der Hafengebühren und zuzüglich der Zu- und Ablauffrachten nicht so hoch werden dürfen, daß die Verkehrsentwicklung erschwert wird oder der Verkehr sogar abwandert. Daraus ergibt sich für die Festsetzung der Hafengebühren, wenn sie wirklich die wirtschaftlich zweckmäßigste Höhe haben sollen, ein ziemlich geringer Spielraum. Da nun die Hafengebühren zu allen anderen Hafenkosten und zu den Frachten, die für die ankommenden und abgehenden Güter in Betracht kommen, in enger Beziehung stehen, und da die Höhe der übrigen Hafenkosten und besonders der Frachten ständig sich verändert, ergibt sich, daß eine gute Gebührenpolitik nur bei unablässiger Beobachtung aller wirtschaftlichen Einflüsse und durch ständige und schnelle Anpassung an ihre dauernden Schwankungen mög-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lich ist. Auf der Ausgabenseite liegt es ebenso. Die Hafenverwaltung sieht sich ständig vor Anforderungen, die sie nicht voraussehen konnte, die aber der wechselvolle Betrieb und die immer neuen wirtschaftlichen Aufgaben im Hafen mit sich bringen und die — oft sehr schnell — erfüllt werden müssen, wenn der Hafen gedeihen soll.

Jede behördliche Verwaltung ist nun aber an die Einnahmen und Ausgaben ihres Haushaltplanes gebunden, der 1 bis 1½ Jahre früher entworfen und festgestellt wird, ehe die darin angegebenen Beträge vereinnahmt oder verausgabt werden. Abweichungen von diesem Haushaltplane sind, wenn überhaupt, so im allgemeinen nur in demselben umständlichen und zeitraubenden Genehmigungsverfahren möglich, in dem der Haushaltplan zustande gekommen ist. In der Natur des Behördenaufbaues liegt es, und zur Wahrung der Einheitlichkeit der Verwaltung ist es nötig, daß die Selbständigkeit der einzelnen Behördenstellen verhältnismäßig gering ist, und daß insbesondere die den Dingen nahestehenden Dienststellen allein keine Entscheidung treffen können. In der Wirtschaft sind aber schnelle und unmittelbare Entscheidungen notwendig.

Endlich ist auch die Rechnungslegung der Behörden für einen Hafenbetrieb zu umständlich, da sie vor allem darauf abgestellt ist, daß sie leicht nachgeprüft und überwacht werden kann. Für wirtschaftliche Unternehmen reicht die kameralistische Buchführung nicht aus; nur die kaufmännische ermöglicht es der Leitung, ständig den notwendigen Überblick über Vermögenslage und Erfolgsmöglichkeit des Unternehmens zu haben.

Die zweite Schwierigkeit, der sich ein öffentliches Hafenunternehmen fast immer gegenübersieht, ist der Umstand, daß es auf die Beschäftigung von Beamten angewiesen ist. Der Beamte ist seiner Erziehung und Vorbildung und seiner ganzen Denkweise nach im allgemeinen nicht für die Erfüllung wirtschaftlicher Aufgaben geeignet. Es leuchtet ein, daß sich Schwierigkeiten ergeben müssen, wenn man der Beamtenschaft in größerem Umfange wirtschaftliche Tätigkeit zumutet. Genau ebenso würde auch ein Kaufmann im allgemeinen kein guter Beamter werden, da er nicht gelernt hat, zu „verwalten", und nicht gewohnt ist, mit der dabei nötigen Peinlichkeit und Vorsicht zu arbeiten. Hier liegt der Grund der Vorwürfe, die man so häufig gegen den Beamten erhebt, daß er nicht genügend großzügig, entschlußfreudig und nicht nach „kaufmännischen Grundsätzen" arbeite, vielmehr zu „büro-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kratischer" Handhabung der Geschäfte neige. Diese Schwierigkeiten ergeben sich aus der eigenartigen Doppelstellung der öffentlichen Unternehmung; sie müssen, so gut es geht, überwunden werden, ganz beseitigen lassen sie sich nicht.

Anders liegt es mit einem Nachteile, der hier noch erwähnt werden muß. Er besteht darin, daß ein öffentliches Unternehmen leichter unsachlichen Einflüssen unterworfen ist als ein rein privatwirtschaftliches. Wenn es ein Vorzug des öffentlichen Unternehmens in der Hafenwirtschaft ist, daß es allgemein volkswirtschaftliche Gesichtspunkte eher berücksichtigen und von höherer Warte aus über die dem großen Ganzen dienlichen Maßnahmen entscheiden kann, so liegt umgekehrt die Gefahr nahe, daß die gegebenen Möglichkeiten mißbraucht werden, weil der in der Privatwirtschaft stets gegebene Zwang fehlt, daß alle Maßnahmen wirtschaftlich sein müssen. Aus dieser Gefahr ist leider gerade in Deutschland in großem Umfange Wirklichkeit geworden. Wenn es auch, volkswirtschaftlich gesehen, sicher gesund ist, daß der Güterverkehr über verschiedene Möglichkeiten verfügt, also mehrere Wege gehen kann, so sind doch infolge des Wettbewerbes der Häfen untereinander viele Häfen in zu großem Umfange ausgebaut worden. Ganz besonders lassen unsere Binnenhäfen in ihrer Gesamtheit erkennen, daß zahlreiche Doppelanlagen und viel Überflüssiges geschaffen worden ist, das nicht leben kann, weil der Verkehr zu gesunder Beschäftigung aller Anlagen nicht ausreicht, das aber auch nicht sterben kann, weil kein Hafen seine Anlagen einem anderen zuliebe stillegen will. Dieser Zustand ist fraglos dadurch verursacht, daß bei der Bewilligung der Mittel durch öffentliche Körperschaften die Hemmungen, die der Privatwirtschaft die Hände binden würden, ungleich schwächer sind.

Schlimmer noch ist die Gefahr, daß die auf Abhängigkeit aufgebauten Behördenverwaltungen der Häfen einem von oben kommenden Drucke, besonders politischer Art, verhältnismäßig wenig Widerstand leisten, so daß beispielsweise auf dem Wege über die parlamentarischen Vertretungen sich einseitige Einflüsse der Arbeitgeber oder der Arbeitnehmer zum Schaden der öffentlichen Interessen und der wirtschaftlichen Entwicklung des Hafens geltendmachen können. Einem solchen Mißbrauch kann bei ehrlichem Willen natürlich vorgebeugt werden, immerhin mußte auch diese Möglichkeit erwähnt werden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

4. Abgrenzung gegen die Privatwirtschaft.

Im vorigen Abschnitte wurde schon erwähnt, daß die Schwierigkeit, die die öffentliche Unternehmung bei ihrer Betätigung in der Hafenwirtschaft zu überwinden hat, an der Stelle liegt, wo im Hafenbetriebe die öffentliche Unternehmung und die Privatwirtschaft sich berühren. Man hat versucht, diese Schwierigkeit zu überwinden, indem man den Trennungsstrich zwischen öffentlicher und privater Unternehmung in der Nähe ihres Berührungspunktes hin- und herschob, sei es nach der Privatwirtschaft hin, indem man der öffentlichen Unternehmung noch weitere sonst von der Privatwirtschaft erledigte Aufgaben zuwies (z. B. Stauerei, Lagerei), sei es umgekehrt, indem man der Privatwirtschaft auch den Umschlagsbetrieb übergab. Oder man hat die Lösung versucht, indem man — besonders auch wieder in der Nähe des Berührungspunktes — der öffentlichen Unternehmung privatwirtschaftliche Formen gab oder sie durch Gesellschaftsbildung mit den privatwirtschaftlichen Unternehmen verband.

In den deutschen Häfen sind die Grenzen zwischen der öffentlichen und der privaten Unternehmung ganz verschiedenartig gezogen, so wie es die geschichtliche Entwicklung, wie es das Überwiegen des einen oder des anderen Interesses im Einzelfalle oder wie es letzten Endes der Zufall gebracht hat. So wird die Stauereiarbeit im Seeschiff fast immer der privaten Unternehmung überlassen, während beispielsweise Trimmarbeiten im Schiff bei den Erzverladebrücken in Stettin und bestimmte Löscharbeiten im Schiff in Königsberg von der Hafenverwaltung ausgeführt werden. In den Binnenhäfen liegt es ganz anders, da die Stauerei im Binnenschiff Sache der Besatzung ist. Der Umschlag am Kai und die Arbeit in den Kaischuppen ist bald in Privathand, bald in der Hand der Hafenverwaltung. Auch der Umschlag zwischen Schiff und Schiff, der für den Privatbetrieb besonders geeignet ist, da er verhältnismäßig wenig Hilfsmittel erfordert, wird in einzelnen Fällen von der Hafenverwaltung bewerkstelligt. Die gleichen Verschiedenheiten zeigen sich im Lagereibetriebe, der seiner ganzen Art nach so eng mit dem Handel verbunden ist, daß er, vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus gesehen, wohl besser durch private Unternehmungen wahrgenommen werden sollte. Trotzdem hat auch hier — bei Massengütern wohl mit Recht, wie unten noch ausgeführt werden wird — die öffentliche Unternehmung in zahlreichen Fällen das

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Lagereigeschäft mit übernommen, besonders bei der Lagerung von Getreide, aber auch bei anderen Gütern.

Vergegenwärtigt man sich die oben erörterten Nachteile, die die Übernahme kaufmännischer und wirtschaftlicher Aufgaben durch die öffentliche Verwaltung mit sich bringt, so wird man zu der Erkenntnis kommen, daß es richtig ist, die öffentliche Unternehmung in der Hafenwirtschaft so weit einzuschränken, wie es die öffentlichen Interessen nur irgend zulassen. Kaufmännische Tätigkeit sollte Sache des freien Kaufmannes so lange bleiben, wie nicht dadurch in irgendeiner Form öffentliche Interessen leiden. Für die Abgrenzung der Tätigkeit der öffentlichen Unternehmung darf keinesfalls der rein finanzielle Gesichtspunkt maßgebend sein. Die Hafenverwaltung darf nicht etwa eine Tätigkeit, die die Privatwirtschaft ohne Verletzung öffentlicher Interessen ausüben könnte, lediglich deshalb übernehmen, weil sie die aus dieser Tätigkeit zu erzielenden Gewinne haben und damit das finanzielle Gesamtergebnis der öffentlichen Hafenbewirtschaftung verbessern will. Infolge der Mängel, die der öffentlichen Verwaltung bei der Erfüllung kaufmännischer Aufgaben anhaften, würde eine solche Maßnahme, wenn sie auch der Hafenverwaltung zunächst guten Gewinn brächte, sich volkswirtschaftlich früher oder später rächen.

Anders ist es, wenn die Hafenverwaltung sich Betriebe angliedert, um ein besseres Zusammenarbeiten im Hafen zu ermöglichen, um Leerlauf zu vermeiden und um im Endziele die Hafenkosten zu senken. Aber auch dabei muß geprüft werden, ob dieses Ziel nicht besser umgekehrt dadurch zu erreichen ist, daß man bestimmte Betriebe aus der öffentlichen in die Privathand gibt. Wenn beispielsweise in Stettin feststand, daß der Betrieb der Erzbrücken nur von der Hafenverwaltung geführt werden konnte (entscheidend dafür war der Tarifkampf mit Polen), und daß er sich durch Vereinigung von Trimmarbeit und Brückenbetrieb in einer Hand verbilligen ließ, so war die Übernahme des Trimmens durch die Hafenverwaltung gerechtfertigt. Umgekehrt hat man in Lübeck der privaten Stauerei auch die Arbeit im Kaischuppen übertragen und so die gewünschte Verbilligung durch Zusammenfassung beider Betriebe in der Privathand erreicht.

Bei der Mannigfaltigkeit der Verwaltungsformen der Häfen ist es schwer, allgemeines über die zweckmäßige Abgrenzung zwischen öffentlicher und privater Unternehmung zu sagen. In Häfen, die im öffentlichen Eigentume stehen und dem öffentlichen Verkehre dienen, wird

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

man immer bestimmte Aufgabengruppen der öffentlichen Hand vorbehalten müssen. So zunächst jede Tätigkeit im Hafen, die Ausfluß des Hoheitsrechtes des Staates ist. Es wird oft vorteilhaft sein, die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte im Hafen, wie die Verantwortung für eine den öffentlichen Interessen dienende Gebührenpolitik oder die Ausübung verkehrspolizeilicher Befugnisse, der Hafenverwaltung zu übertragen; doch ist dies Verfahren nur möglich, wenn die Hafenverwaltung in der öffentlichen Hand ist, und zwar auch in dem Falle, daß die Privatwirtschaft irgendwie am Hafen und seiner Verwaltung beteiligt ist. Weiterhin kann der öffentliche Eigentümer des Hafens im allgemeinen nicht die Verwaltung der Liegenschaften im Hafen, ihre Verwertung durch Verpachtung oder Verkauf und die Heranziehung gewerblicher Unternehmen der Privatwirtschaft überlassen. Man kann Zweifel haben, ob in dieser Hinsicht die Stadt Berlin in dem Vertrage mit der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.-G. nicht etwas zu weit gegangen ist, auch wenn man bedenkt, daß sie in der Gesellschaft mit der Sperrminderheit beteiligt ist. Die Fürsorge für die bauliche Erhaltung der Hafenanlagen und für ihren angemessenen Ausbau wird man ebenfalls nicht ohne Not einem Privatunternehmen überlassen, das immer der Versuchung ausgesetzt sein wird, auf Kosten der guten Beschaffenheit der Anlagen zu sparen, zumal die baulichen Unterhaltungsarbeiten meist sehr kostspielig sind. Da der Staat und die Städte über eine gute Bauverwaltung verfügen und gerade bauliche Aufgaben sich für „behördenmäßige" Erledigung gut eignen, liegt auch im allgemeinen für die öffentliche Unternehmung gar kein Grund dazu vor, die Bauverwaltung aus der Hand zu geben, wenn man nur darauf achtet, daß sie wirtschaftlich, d. h. mit geringsten Mitteln und nicht „aus dem Vollen" arbeitet. Bei den Hafenbahnen kommt die Abgabe an ein Privatunternehmen kaum jemals in Frage. Meist handelt es sich dabei um Auseinandersetzungen zwischen den beiden öffentlichen Unternehmen Hafen und Reichsbahn, also um Fragen, die hier ausscheiden.

Die bisher genannten Aufgaben der Hafenverwaltung lassen sich ohne nennenswerte Schwierigkeiten durch eine nach Art der Behörden arbeitende Verwaltung erfüllen, wenn nur die leitenden Beamten über genügendes wirtschaftliches Verständnis und über ausreichende kaufmännische und volkswirtschaftliche Kenntnisse und Erfahrungen verfügen. Selbstverständlich ist, daß auch in diesen Fragen die Hafenver-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

waltung engste Fühlung mit der Privatwirtschaft halten und Wert darauf legen muß, ihre Vertreter zu hören und sich von ihnen beraten zu lassen.

Es bleibt noch der Betrieb des Hafens, für den eine behördliche Verwaltung weniger geeignet ist, bei der sich jedenfalls die im vorigen Abschnitte gezeigten Mängel geltend machen. Deshalb wird man es von vornherein anstreben müssen, den Aufgabenkreis der öffentlichen Unternehmung auf diesem Gebiete möglichst eng zu ziehen, die Grenze zwischen öffentlicher und privater Unternehmung also so zu legen, daß die erste beschnitten, der zweiten Spielraum gegeben wird. Das ist um so leichter möglich, als der Hafenbetrieb an sich — sogar in den deutschen Seehäfen, die ja als Ganzes Zuschußunternehmen sind — wirtschaftlich durchaus lohnend sein kann. Auf jeden Fall aber muß vermieden werden, daß ein Privatunternehmen in irgendeiner Weise im Hafen ein Monopol erhält. Beispielsweise liegt die Gefahr einer Monopolbildung bei der Verpachtung der Berliner Häfen durchaus vor, da die Mehrheit der pachtenden Gesellschaft in der Hand privater Speditionsunternehmen ist, wenn auch die Stadt bestimmte Sicherungen für die Wahrung ihres Einflusses getroffen hat. In Magdeburg ist der Versuch einer Umgliederung der Hafenverwaltung unter Beteiligung der Privatwirtschaft offenbar deshalb gescheitert, weil der Privatwirtschaft praktisch ein Monopol gegeben war.

Andererseits ist es fraglos richtig, in großen Häfen bestimmte Umschlagsanlagen an einzelne Privatunternehmen für eigene Zwecke zu verpachten. Diese Anlagen scheiden dann für den öffentlichen Verkehr so gut wie ganz aus; sie kommen nur noch in Betracht, wenn — auf Grund eines Vorbehaltes, den die Hafenverwaltung meist macht — im Bedarfsfalle, soweit es ohne Nachteil für das Privatunternehmen möglich ist, auch öffentlicher Verkehr an den verpachteten Anlagen abgefertigt werden muß. So sind besonders in den Seehäfen umfangreiche Kaianlagen an Reedereien verpachtet. Daneben sind fast in allen Häfen rein private Umschlagsanlagen auf eigenem Grund und Boden vorhanden. In welchem Umfange neben den in Privateigentum stehenden oder von Privaten gepachteten Umschlagsanlagen noch von der öffentlichen Hafenverwaltung betriebene Anlagen nötig sind, kann allgemein nicht gesagt werden. In größeren Häfen können die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs durch mehrere private Umschlagsunternehmen, die miteinander im Wettbewerbe stehen, durchaus befriedigt werden,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zumal wenn diese Unternehmen der öffentlichen Hafenverwaltung gehörende Anlagen betreiben und deshalb von ihr in gewissem Umfang abhängig sind. Dabei kann es unter Umständen vorteilhaft sein, wenn die Hafenverwaltung selbst den einen oder anderen Betrieb behält, damit sie nötigenfalls ausgleichend und regelnd wirken kann. In Hamburg betreibt die staatliche Kaiverwaltung etwa zwei Drittel der Stückgutkaischuppen. Der Staatsbetrieb ist hier oft scharfer Kritik ausgesetzt gewesen, hat sich aber trotz seiner Mängel stets wieder als die richtige Lösung ergeben. In kleineren Häfen wird manchmal ein öffentlicher Umschlagsbetrieb des geringen Verkehrs wegen für ein Privatunternehmen zu wenig lohnend sein, so daß die öffentliche Verwaltung einspringen muß, wenn der Betrieb im Interesse des Hafens nicht entbehrt werden kann.

Das Lagereigeschäft ist in den Häfen bisweilen mit den Umschlagsbetrieben verbunden; das bekannteste Beispiel bildet die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft. Da diese Gesellschaft aber zu vier Fünfteln in Privathand ist, kann sie nicht als Beleg dafür angeführt werden, daß es zweckmäßig ist, auch das Einlagern von Gütern der öffentlichen Unternehmung zuzuweisen. Bei Massengütern, wie Erz, Kohle und Getreide, sind Lager- und Umschlagsanlagen derart miteinander verbunden, daß es meist vorteilhaft ist, beide Betriebe in eine Hand zu legen. Sind aber für das Lagern besondere Speicher nötig, so ist es im allgemeinen besser, das Einlagern der Güter der Privatwirtschaft zu überlassen, die den vielen Anforderungen, die der Handel an den Lagerhalter stellt, besser gerecht werden kann als ein öffentliches Unternehmen.

Allgemein kann man sagen, daß die öffentlichen Verwaltungen der deutschen Häfen häufig zu sehr geneigt sind, auch den Betrieb ihrer Anlagen in eigener Hand zu behalten, und daß sie zweifellos oft das Allgemeinwohl mehr fördern würden, wenn sie sich entschlössen, in den Hafenbetrieben das Feld mehr der Privatwirtschaft zu überlassen. Es würde nicht schwer fallen, diese Behauptung an einer Reihe von Einzelbeispielen zu belegen; doch geht eine solche Einzelkritik über den Rahmen dieses Aufsatzes hinaus. Man wird häufig feststellen können, daß die verantwortlichen Vertreter der öffentlichen Körperschaften Zweifel daran haben, ob die öffentliche Hafenverwaltung für den Hafenbetrieb geeignet ist, und man wird diese Zweifel an den Versuchen erkennen können, der Verwaltung des Hafens eine möglichst privatwirtschaftliche Form zu geben. Bevor man an solche Versuche

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

herangeht, sollte man stets prüfen, ob man nicht Teile des Hafenbetriebes der reinen Privatwirtschaft zuweisen kann.

5. Zweckmäßige Verwaltungsform.

Ist so der Aufgabenkreis der öffentlichen Hafenunternehmung gegen die Privatwirtschaft abgegrenzt, so entsteht die Frage, welche Form der Verwaltung diesen Aufgaben am besten gerecht werden kann. Es wurde schon ausgeführt, daß die allgemeine Hafenverwaltung, die Grundstücksverwaltung und die Bauverwaltung ohne nennenswerte Schwierigkeiten durch die Behörden des öffentlichen Eigentümers (des Staates oder der Stadt) ausgeübt werden können. Die Mängel der Betätigung der öffentlichen Unternehmung haben sich im wesentlichen immer nur im Betriebe des Hafens gezeigt. Die Versuche, der Hafenverwaltung eine privatwirtschaftlichen Grundsätzen mehr entsprechende Form zu geben, gehen daher eigentlich immer von dem Bestreben aus, die Betriebsführung des Hafens zu verbessern. Der Sonderfall der Hafengemeinschaften (Duisburg-Ruhrort, Stettin, Wanne und Hamburg), in dem die Gesellschaftsform gewählt wurde, um verschiedene Rechtspersonen zum gemeinsamen Träger des Hafens zu machen, wird noch für sich besprochen werden.

Durch die Bildung von Gesellschaften für die Führung des Hafenbetriebes hat man eine möglichst selbständig und kaufmännisch arbeitende Betriebsverwaltung schaffen und darüber hinaus erreichen wollen, daß die Privatwirtschaft selbst in dieser Betriebsverwaltung mitarbeitete. Die ältesten Gründungen dieser Art sind die Bremer Lagerhaus A.-G. und die Hamburger Freihafen Lagerhaus A.-G. Bei der ersteren ist der Staat nur mit der Sperrminderheit beteiligt, bei der zweiten war es ursprünglich ebenso; der Staat hat aber allmählich die Aktien voll übernommen, ohne daß sich an der Arbeitsweise der Gesellschaft etwas geändert hat. Die Bremer Gesellschaft ist vom Staat insofern stark abhängig, als sie an die von ihm festgesetzten Gebühren gebunden ist und den Betrieb für seine Rechnung führt. Im übrigen arbeitet sie aber rein privatwirtschaftlich. Die Hamburger Gesellschaft zahlt dem Staate Pacht, über deren Höhe von Zeit zu Zeit verhandelt wird. Abgesehen von den daraus folgenden Bindungen arbeitet sie ebenfalls rein privatwirtschaftlich, obwohl sie heute ganz in der Hand des Staates ist.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Das weiteste Feld hat man der Privatwirtschaft in Berlin und Flensburg überlassen; die beiden Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaften haben sehr langfristige Verträge und stehen unter dem ausschlaggebenden Einfluß eines einzelnen Speditionsunternehmens (Schenker & Co.). Die Stadt ist beteiligt, hat auf dem Wege über den Aufsichtsrat Einblick in die Geschäftsführung und genießt gewisse Vorrechte; praktisch aber hat sie den Hafenbetrieb aus der Hand gegeben. Ähnlich ist es in Worms, obwohl hier die Stadt über die Hälfte der Gesellschaftsanteile verfügt und einen Sitz im Vorstande durch ihren Hafendirektor belegt. Die gleiche Lösung in Magdeburg hat nach kurzer Zeit aufgegeben werden müssen; das Privatunternehmen ist ausgeschieden, und die Stadt hat alle Anteile der Gesellschaft übernommen. Ähnlich ist es mit der Emder Hafenumschlags G. m. b. H. gegangen, deren Anteile ursprünglich nur zu 51% in Händen des Staates waren, jetzt aber ihm voll gehören. Auch die Anteile der Königsberger Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H. sind voll in der Hand der Stadt, und ebenso ist die Fischmarkt Cuxhaven m. b. H. hier als rein staatliche Gesellschaft zu nennen, obwohl sie ebenso wie die rein private Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft in Wesermünde andere Aufgaben hat als die Betriebsgesellschaften der Handelshäfen. Die frühere Stettiner Hafenbetriebsgesellschaft hatte die Hafeneigentümer, den Staat und die Stadt mit zusammen vier Fünftel, die Handelskammer als Vertreter der Privatwirtschaft mit einem Fünftel als Anteilseigner.

Man sieht, wie verschiedenartig der Aufbau dieser Betriebsgesellschaften ist. Das Ziel ist überall das gleiche: man will die Gesellschaft möglichst selbständig und beweglich, also möglichst privatwirtschaftlich arbeiten lassen, man will außerdem möglichst den freien Kaufmann an ihr mitarbeiten lassen, indem man ihn als Teilhaber der Gesellschaft oder als Geschäftsführer oder im Aufsichtsrate heranzieht, man will aber andererseits den Einfluß der öffentlichen Hand so weit sicherstellen, daß für die privatwirtschaftlich arbeitende Gesellschaft das öffentliche Wohl, das Gedeihen des Hafens oberstes Gesetz ist. Die Verschiedenartigkeit der versuchten Lösungen zeigt, wie schwierig die Lösung ist.

Immerhin läßt sich auch über die Frage einiges allgemein Gültige sagen. Die Umwandlung eines behördlich arbeitenden Hafenbetriebes in die Form einer Gesellschaft bedeutet an sich recht wenig. Sachliche Schwierigkeiten kann man eben nicht durch äußerliche Maßnahmen be-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

heben. Man wird das Bestehende nicht einfach aufheben, sondern zunächst nur äußerlich umformen können. Das Personal des Hafens — Beamte, Angestellte und Arbeiter — muß beibehalten werden, meist auch die leitenden Beamten. Damit bleiben auch die bestehenden Tarifverträge, die meist ein schwer zu überwindendes Hindernis für die Maßnahmen bedeuten, die zur Umformung der Verwaltung im Sinne der Gesellschaftsgründung, d. h. mit dem Ziele privatwirtschaftlichen Arbeitens, nötig sind. Erschwerend ist, daß der Kreis der Personen, die nach ihrer Vorbildung und ihren Erfahrungen als Geschäftsführer einer derartigen Gesellschaft geeignet sind, recht klein ist. Denn der Leiter einer Hafenbetriebsgesellschaft muß sowohl ein tüchtiger Kaufmann wie ein geschulter Verwaltungsbeamter sein; er muß außerdem den Betrieb des Hafens wie auch möglichst die Hafentechnik beherrschen. Hinzu kommt, daß gerade die mit der Gesellschaftsgründung verbundene Umformung der Verwaltung die höchsten Anforderungen an ihn stellt und auch Vertrautheit mit den örtlichen Verhältnissen verlangt. Die Auswahl des Leiters der Gesellschaft wird oft die schwierigste Frage sein; wird sie befriedigend gelöst, so ist der Versuch der Umstellung des Hafenbetriebes jedenfalls schon halb geglückt.

Man hört oft die bittere Kritik, daß die „Vergesellschaftung" der Häfen nur höhere Gehälter der leitenden Beamten gebracht, sonst nichts geändert habe. Diese Kritik vergißt, daß die Gesellschaftsform an sich keine Änderungen bringen, sondern nur die Grundlagen schaffen kann, auf denen eine Verbesserung aufgebaut werden kann. Dieser Aufbau kostet Zeit; denn das Bestehende läßt sich nicht von heute auf morgen, sondern nur in langen Jahren mühseliger Kleinarbeit wandeln. Die meisten deutschen Hafenbetriebsgesellschaften sind im letzten Jahrzehnt gegründet, erlauben also noch kein abschließendes Urteil.

Wo man aber auch noch keinen Ansatz zur Besserung der Verhältnisse sieht, soll man fragen, ob die neue Gesellschaft wirklich so frei von Bevormundung gestellt ist, daß sie ihrer Aufgabe gerecht werden kann. Privatwirtschaftlich arbeiten heißt frei und unter eigener Verantwortung arbeiten. Es kann sein, daß das verständliche Bestreben der öffentlichen Hand, die Hafenbetriebsgesellschaft unter Aufsicht zu halten, der Gesellschaft die Erfüllung ihrer eigentlichen Aufgabe unmöglich macht. Damit die Gesellschaft privatwirtschaftlich arbeiten kann, ist erstes Erfordernis, daß sie sich selbst trägt und Überschüsse erzielt. Die ihr zufallenden Einnahmen müssen ausreichen, um alle Ausgaben einschließlich der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nötigen Abschreibungen und Erneuerungen, der Verzinsung und Tilgung etwa aufzuwendender Baukosten und der zu zahlenden Pachten zu decken. Ist das — wie es oft in den Seehäfen der Fall sein wird — nicht möglich, so sind die an den Hafeneigentümer abzuführenden Pachten zu ermäßigen, oder es ist eine andere Regelung zu treffen, die die Gesellschaft im Rahmen ihrer Aufgaben finanziell unabhängig macht.

Weiter wird man zweckmäßig in der Geschäftsführung und im Aufsichtsrate der Gesellschaft den Einfluß der öffentlichen Hand möglichst zurücktreten, vielmehr der rein privatwirtschaftlichen Arbeit weiten Spielraum lassen. Auch ist es keineswegs nötig, daß die öffentliche Hand über die Mehrheit oder gar über alle Gesellschaftsanteile verfügt. Je größer der Anteil der Privatwirtschaft auch am Gesellschaftskapital ist, um so leichter wird es zu wirklich privatwirtschaftlicher Arbeit kommen. Je mehr sich so die öffentliche Hand bei der gewöhnlichen Betriebsführung der Gesellschaft zurückhält, um so stärker müssen aber die Sicherungen dagegen sein, daß die Gesellschaft die gegebene Freiheit mißbraucht. Dazu ist zunächst nötig, daß etwaige Mißbräuche auch zur Kenntnis der Stellen kommen, die die Sicherungen wirksam werden lassen können. Meist wird es genügen, daß es öffentlich bekannt ist, welche Sicherungen gegen Mißbräuche bestehen; außerdem gibt die Beteiligung am Aufsichtsrate der Gesellschaft im allgemeinen genügenden Einblick in die Geschäfte der Gesellschaft. Endlich kann es vorteilhaft sein, auch die Kreise in den Aufsichtsrat zu berufen, die durch solche Mißbräuche geschädigt werden würden. Die Sicherungen selbst können verschiedenartig sein. Bei der überragenden Bedeutung der Persönlichkeiten der leitenden Beamten der Gesellschaft wird man dem Hafeneigentümer einen Einfluß auf die Ernennung dieser Beamten und ein Abberufungsrecht ihnen gegenüber zugestehen können, wobei allerdings Vorsorge getroffen werden muß, daß dieses Recht wirklich sachlich und nicht etwa aus politischen Beweggründen gehandhabt wird. Man kann weitergehen, indem man ein Abberufungsrecht gegenüber Aufsichtsratsmitgliedern festsetzt oder indem man dem Hafeneigentümer sogar zugesteht, daß unter bestimmten Voraussetzungen gewisse Gesellschaftsanteile ihm zufallen oder von ihm erworben werden können. Außerdem wird es vorteilhaft sein, die Pacht- oder Betriebsüberlassungsverträge nicht zu langfristig abzuschließen. Eine zu kurze Vertragsdauer, die der Gesellschaft eine vorausschauende Arbeit un-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

möglich macht, muß natürlich vermieden werden. Bei der Bemessung der Vertragsdauer sollte man aber daran denken, wie sehr die Wirkung aller Vertragsbestimmungen von den Persönlichkeiten abhängig ist, die sie durchzuführen haben. Man könnte deshalb wohl auch dem Hafeneigentümer bei einem Wechsel der Geschäftsführer ein Kündigungsrecht, wenigstens für einzelne Bestimmungen des Pacht- oder Gesellschaftvertrages, vorbehalten. Endlich scheint die bei der Hamburger Freihafen Lagerhaus A.-G. getroffene Regelung nachahmenswert zu sein, auf Grund deren der Staat im Laufe von Jahrzehnten allmählich die Gesellschaftsanteile erworben hat. In diesem Zeitraum lernen die Gesellschaft und ihre Geschäftsführung die privatwirtschaftliche Arbeit; Beamte, Angestellte und Arbeiter stellen sich darauf ein; es bildet sich eine Überlieferung, auf Grund deren die Gesellschaft ihr Personal aus sich selbst heraus ergänzen kann; die gewünschte kaufmännische Arbeitsweise wird durch das allmähliche Anwachsen des staatlichen Anteiles am Gesellschaftskapital in nichts behindert, und im Endergebnis ist das Ideal erreicht: eine wirklich privatwirtschaftlich arbeitende öffentliche Unternehmung.

Die Gesellschaftsform der Hafenbetriebsgesellschaft ist von untergeordneter Bedeutung. Wo die Gesellschaft nur den Betrieb führt und keine Bauten auszuführen hat, genügt ein kleines Gesellschaftskapital. Aus steuerlichen Gründen, und weil man in der Gestaltung des Gesellschaftsvertrages freier ist, wird man dann die Form der G. m. b. H. wählen. Hat die Gesellschaft zu bauen (wie z. B. die Hamburger Freihafen Lagerhaus A.-G.), oder legt sie Wert darauf, besonders kreditwürdig zu sein, was im Lagereigeschäft von Wert sein kann, so wird man die A.-G. bevorzugen. Andere Gesellschaftsformen kommen kaum in Frage.

6. Hafengemeinschaften.

Hafengemeinschaften sind Eigentumsgesellschaften, also Gesellschaften, die aus ganz anderen Gründen gebildet sind als die zuletzt behandelten Hafenbetriebsgesellschaften. Bei den Hafengemeinschaften soll die Gesellschaft die Form geben, in der verschiedene Rechtspersonen sich zum Träger eines Hafenunternehmens zusammenschließen. So haben die beiden Staaten Preußen und Hamburg die Hamburgisch-Preußische Hafengemeinschaft G. m. b. H. gegründet, Preußen und die Stadt Duisburg die Duisburg-Ruhrorter Hafen A.-G., Preußen und

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Stadt Stettin die Stettiner Hafengesellschaft m. b. H., die Städte Wanne und Herne die Hafenbetriebsgesellschaft Wanne-Herne m. b. H. Sowohl in Duisburg-Ruhrort wie in Stettin hat man ursprünglich als Gesellschaftsform die Gesellschaft bürgerlichen Rechtes gewählt, weil man nichts anderes als eine gemeinsame, nach Behördenart arbeitende Verwaltung des Hafens schaffen wollte. In Stettin war damals der Hafenbetrieb der Hafenbetriebsgesellschaft m. b. H. übertragen, die man bewußt anders gestaltete, mit dem Ziele, sie nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen arbeiten zu lassen. In Duisburg-Ruhrort hat man die Gesellschaft bürgerlichen Rechtes in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, weniger um dem Hafenbetriebe privatwirtschaftliche Formen zu geben (die Hafenverwaltung betreibt nur die Kohlenkipper, alle anderen Hafenbetriebe sind in Privathand), als vielmehr, um der Gesellschaft das selbständige Aufnehmen von Anleihen zu ermöglichen. Der letztere Grund war auch in Stettin für die Umwandlung der Gesellschaft bürgerlichen Rechtes in eine G. m. b. H. mit großem Gesellschaftskapital entscheidend.

Bei den genannten vier Hafengemeinschaften sind sämtliche Gesellschaftsanteile in der öffentlichen Hand. Die Beteiligung der Privatwirtschaft an der Arbeit der Gesellschaften ist nur dadurch gegeben, daß sie Vertreter in die Aufsichtsräte entsendet. Da es sich um Eigentumsgesellschaften handelt, kommt eine Beteiligung der Privatwirtschaft am Gesellschaftsvermögen auch nicht in Betracht. Die Hamburgisch-Preußische Hafengemeinschaft ist vorläufig nur Eigentumsgesellschaft; den im Hafen vorhandenen Betrieb hat sie verpachtet. Wie sie später vorgehen wird, wenn weitere Betriebe eingerichtet werden, steht dahin. Die Duisburg-Ruhrorter Häfen A.-G. führt, wie gesagt, nur den Betrieb ihrer Kohlenkipper, und es hat sich bisher kein Bedürfnis ergeben, diese Betriebsführung zu verbessern. Bei diesen beiden Gesellschaften liegt also die in den letzten Abschnitten behandelte Schwierigkeit, die sich der öffentlichen Unternehmung bei der Führung von Hafenbetrieben entgegenstellt, nicht vor. Die Hafenbetriebsgesellschaft Wanne-Herne ist, wie auch der Name sagt, im Grunde eine Betriebsgesellschaft; sie arbeitet rein privatwirtschaftlich, hat die besagte Schwierigkeit also wohl überwunden. Nur in Stettin liegt es anders. Hier wird der Hafenbetrieb, den früher die Hafenbetriebsgesellschaft hatte, an der die Handelskammer beteiligt war, jetzt von der Eigentumsgesellschaft miterledigt. Es ist aber verständlich, daß man das

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Nebeneinander zweier Gesellschaften beseitigt hat, und es kann wohl erwartet werden, daß auch die Eigentumsgesellschaft den Betrieb im Rahmen der Gesellschaft genügend frei arbeiten lassen kann.

Literaturverzeichnis.

1. Aufsätze allgemeiner Natur.

E. Mattern, Die Bewirtschaftungsformen der deutschen Seehäfen nach dem Kriege. Schiffahrt-Jahrbuch 1926. Seite 65—97. Seedienst-Verlag, Hamburg.

Eggers, Die Eigentümer deutscher Seehäfen und die Betriebsinhaber ihrer Umschlaganlagen. Dissertation. Hamburg 1927.

Dr. Lübbers, Die Vergesellschaftung der Seehäfen. Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft. 9. Bd. 1926. Berlin 1928. V.D.J.-Verlag.

Dr. Bartsch, Die Vergesellschaftung der Binnenhäfen. Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft. 9. Bd. 1926. Berlin 1928. V.D.J.-Verlag.

Bliesener, Die Eigentümer deutscher Binnenhäfen und die Betriebsinhaber ihrer Umschlaganlagen. Dissertation. Quakenbrück 1929. Handelsdruckerei C. Trute.

Dr.-Ing. Teubert, Deutsche See- und Binnenhäfen. Berlin-Friedenau 1930. Deutscher Kommunal-Verlag G. m. b. H.

2. Angaben über einzelne Häfen.

Dr.-Ing. Sympher, Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben. Bd. 1—3. Berlin 1921 und 1925. Verlag Reimar Hobbing.

Jahrbücher der Hafenbautechnischen Gesellschaft. Bd. 1—11. 1918—1929.

Drucksachen und Werbeschriften der einzelnen Häfen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft.

Von

Professor Dr. A. F. Napp-Zinn,
Leiter des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Entwicklungsüberblick 1920—1930 331

II. Der Unternehmungsaufbau 335

a) finanziell 335
b) organisatorisch 339
c) Das Verhältnis zum Reich 340

III. Das Unternehmungsziel 345

a) finanziell 345
b) volkswirtschaftlich 349

IV. Der Betriebsaufbau 354

a) Allgemeiner Überblick 354
b) Die bundesstaatlichen Bindungen 362

V. Die Annexe 368

a) im allgemeinen 368
b) im einzelnen 371

1. Kreditwirtschaft 371
2. Stromversorgung 372
3. Werbung 373
4. Reisebürowesen 374
5. Speisewagen- und Schlafwagenbetrieb 375
6. Zugfunk 378
7. Bahnhofsbetriebe 378
8. Eisenbahnen 379
9. Schiffahrt 380
10. Kraftverkehr 381

Statistische Übersicht 386

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vorbemerkung. Angesichts der Stellung der Deutschen Reichseisenbahnen als größter einheitlich geleiteter Unternehmung der Welt und eines dementsprechend ihr gewidmeten, von keiner Unternehmung übertroffenen Schrifttums einerseits, des beschränkten Raumes andererseits, kann hier lediglich ein Überblick über ihre Erscheinung und ihre Probleme geboten werden. Die in anderen Monographien dieser Reihe behandelte Frage nach Grund und Berechtigung der Staatsbetätigung auf dem betreffenden Gebiete konnte dabei übergangen werden, da die Behandlung der Systemfrage, eines Hauptproblems der Verkehrspolitik, den Rahmen gesprengt hätte und wohl auch nicht erwartet wird, und da die Gründe für den Übergang zum Staatsbahnsystem in Deutschland und die Verreichlichung der Staatsbahnen als bekannt vorausgesetzt werden dürfen. — Andererseits mußten manche dem Eisenbahnfachmann elementar erscheinende Tatsachen des gegenwärtigen Aufbaus mit dargestellt werden, um die Rundung des Bildes für einen weiteren Leserkreis zu erzielen. Auf Erörterung einer Reihe in diesem Rahmen behandelbarer Spezialprobleme, so der Personalwirtschaft, des Rechnungswesens, mußte verzichtet werden. Hingegen erfahren die „Annexe" der Deutschen Reichsbahn hier — wohl erstmalig — eine zusammenfassende Darstellung, der gelegentlich zur Veranschaulichung einige Leistungszahlen eingefügt sind, während für die Reichsbahn als solche diese in einem statistischen Anhang gegeben werden. — Die Studie ist mit dem 1. 10. 1930 abgeschlossen; doch sind Änderungen im Betriebsaufbau der Reichsbahn noch bis zum 31. 12. 1930 berücksichtigt.

I. Entwicklungsüberblick 1920—1930.

Erst reichlich ein Jahrzehnt besteht die Deutsche Reichsbahn. Gleichwohl ist es bereits die vierte Unternehmungsform, in der sie heute betrieben wird. Es folgten einander:

1. der Betrieb als Teil der Hoheitsverwaltung auf Grund des Gesetzes, betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. 4. 1920 ab 5. 5. 1920 (mit Rückwirkung vom 1. 4. 1920),

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

2. der Betrieb als selbständiges Reichsunternehmen zufolge Verordnung vom 12. 2. 1924 ab 15. 2. 1924,

3. der Betrieb durch eine fremdländisch durchsetzte Gesellschaft zufolge dem auf Grund des Dawes-Planes erlassenen Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924 ab 11. 10. 1924,

4. der Betrieb durch eine rein deutsche, indessen zwischenstaatlich gebundene Gesellschaft zufolge dem auf Grund des Young-Planes erlassenen Reichsbahngesetz vom 13. 3. 1930 ab 17. 5. 1930.

In dieser Folge der Unternehmungsformen vereinen sich zwei Entwicklungskräfte, die als solche miteinander nichts gemein haben, nämlich einmal das Streben nach einer endgültigen Unternehmungsform für die in Reichsbesitz überführten Staatsbahnen, ein andermal die Einspannung der Reichsbahn als Pfand in die Reparationspolitik. Da trotz der Annahme des Young-Planes als „endgültiger" Reparationslösung diese tatsächlich hiermit nicht gegeben sein dürfte, da ferner durch die Gestaltung der Reichsbahn als Reparationspfand diese von der Erreichung der „natürlichen" Organisationsform abgehalten worden ist, so ist festzustellen, daß beide Entwicklungskräfte — wenn auch augenblicklich nur latent — weiterwirken, so daß die gegenwärtige Unternehmungsform auch noch nicht als endgültig zu betrachten ist, — so weit überhaupt von „Endgültigkeit" einer Organisation die Rede sein kann.

Zur Begründung des gegenwärtigen Zustandes seien die wichtigsten Geschehnisse des bisherigen Entwicklungsganges kurz vorgeführt und erläutert.

Während Art. 171 der Reichsverfassung den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich für spätestens den 1. 4. 1921 vorsah, erfolgte die Überführung aus verschiedenen Gründen, etwas überstürzt, bereits ein Jahr zuvor[1]. Der die Übertragung regelnde Vertrag zwischen dem Reich und den Einzelstaaten (= Ländern) kennzeichnet sich durch Nachgiebigkeit des Reiches gegenüber den Wünschen der Länder. Nicht nur, daß das Reich den Ländern eine hohe Abfindung gewährte — die Inflation warf allerdings die Bestimmungen über den Haufen; doch

[1] Unter Berücksichtigung der später noch erfolgten Abtretungen an Polen, Dänemark und Saargebiet übertrugen Preußen 33 270 km, Bayern 8430 km, Sachsen 3370 km, Württemberg 2160 km, Baden 1900 km, Hessen 1310 km, Mecklenburg-Schwerin 1180 km, Oldenburg 680 km, insgesamt 52 300 km Eisenbahnlinien an das Reich.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schweben entsprechende Entschädigungsforderungen der Länder[2] —, ließ es sich auch übermäßige Lasten durch die Art der Personalübernahme und beträchtliche Bindungen im Hinblick auf den künftigen Betriebsaufbau der Deutschen Reichsbahn auferlegen. Entgegen dem Art. 92 der Reichsverfassung, nach dem die Reichseisenbahnen ungeachtet der Eingliederung ihres Haushalts in den allgemeinen Reichshaushalt als ein selbständiges wirtschaftliches Unternehmen zu verwalten sind, das seine Ausgaben einschließlich Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld selbst zu bestreiten und eine Eisenbahnrücklage anzusammeln hat, nahm die Deutsche Reichsbahn zunächst infolge unzulänglicher Anpassung der Tarife an die Geldentwertung Mittel des Reiches in Anspruch. (Betriebszahl = Betriebsausgaben in Prozent der Betriebseinnahmen: 1920 172,8; 1921 108,5). Nachdem 1922 Betriebsausgaben und -einnahmen einander etwa die Waage gehalten hatten (Betriebszahl 98,1), schwoll in der Hochinflation 1923 (bis zum 15. 11.) die Betriebszahl auf 330,9 an, wozu auch die Entziehung der Rhein-Ruhr-Bahnen durch die franko-belgische Regie (vom März 1923 bis 16. 11. 1924) beitrug. Bestrebungen von industrieller Seite 1921/22, die Deutsche Reichsbahn im Hinblick auf die mangelnde Wirtschaftlichkeit zu privatisieren, drangen nicht durch. Ebenso scheiterten 1922/23 Bemühungen um ein Reichsbahnfinanzgesetz, das die Wirtschaft der Reichsbahn gegenüber der des Reiches abgrenzen sollte.

Erst die Währungsstabilisierung erzwang die wirtschaftliche Verselbständigung der Reichsbahn. Da mit dem 15. 11. 1923 die Reichszuschüsse aufhörten, die Reichsbahn aber der Möglichkeit der Kreditaufnahme bedurfte, wurde in Vollzug des Art. 92 der Reichsverfassung durch eine auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. 12. 1923 erlassene Verordnung vom 12. 2. 1924 unter der Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn" ein selbständiges, eine juristische Person darstellendes wirtschaftliches Unternehmen zu Betrieb und Verwaltung der im Eigentum des Reiches stehenden Eisenbahnen geschaffen. Es handelte sich dabei um eine bewußte Übergangslösung, da die Einspannung der Deutschen Reichsbahn in die Reparationspolitik bereits ihre Schatten vorauswarf.

Nach Art. 248 des Vertrags von Versailles haften der gesamte Be-

---

[2] Über den verworrenen Stand dieser Angelegenheit vgl. R. G. Quaatz, Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn. Berlin 1929. S. 109ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sitz und alle Einnahmequellen des Deutschen Reiches und der deutschen Staaten an erster Stelle für die Bezahlung der Wiedergutmachungskosten. Die deutschen Eisenbahnen stellten in dieser Hinsicht ein sehr geeignetes Objekt dar. Die deutsche Regierung selbst hatte in ihrem zwecks Beendung des Ruhr-Wirtschaftskampfes gemachten, indessen unberücksichtigt gebliebenen Reparationsangebot vom 7. 6. 1923 die Ausgabe von 10 Milliarden Goldmark Obligationen, die als erststelliges Pfandrecht auf das Sondervermögen der Deutschen Reichsbahn eingetragen und ab 1. 7. 1927 mit jährlich 500 Millionen Goldmark verzinst werden sollten, vorgeschlagen, wobei natürlich an dem rein deutschen Charakter der Reichsbahn nichts geändert werden sollte; ferner die Rückgabe der von der franko-belgischen Regie beschlagnahmten Rhein-Ruhr-Bahnen zur Bedingung gemacht war. Der Gedanke der Heranziehung der Reichsbahn zur Reparationslastentragung wurde von dem am 30. 11. 1923 von der Reparationskommission eingesetzten Dawes-Ausschuß weiter verfolgt. Auf Grund eines Sondergutachtens zweier alliierter Eisenbahnfachmänner, des Engländers Acworth und des Franzosen Leverve, kam der Dawes-Ausschuß in seinem Bericht an die Reparationskommission vom 9. 4. 1924 hinsichtlich der Deutschen Reichsbahn zu den folgenden grundsätzlichen Vorschlägen: 1. Das Unternehmen wird mit hypothekarisch gesicherten Schuldverschreibungen in Höhe von 11 Milliarden GM belastet. Diese sind mit 5% zu verzinsen und mit 1% zu tilgen, woraus sich eine jährliche Belastung von 660 Millionen GM ergibt. 2. Hat das Reich die auf die Leistungen der Reichsbahn erhobene Verkehrssteuer in Höhe von 290 Millionen GM jährlich abzuführen. Sowohl hinsichtlich der Obligationenverzinsung und -tilgung wie der Abführung der Verkehrssteuer wurden für die ersten Jahre gewisse Erleichterungen gewährt, nämlich Begrenzung der Aufbringung zur Obligationenverzinsung im ersten bis dritten Jahr auf 330, 465, 550 Millionen GM, überlassung der Verkehrssteuer im ersten Jahr an das Reich, Begrenzung der Abführung im zweiten Jahr auf 250 Millionen GM. 3. Der Betrieb der Reichsbahn wird einer Gesellschaft übertragen, deren Verwaltungsrat mit Ausländern durchsetzt ist. 4. Wird die Reichsbahn-Gesellschaft zum Schutz der Reparations-Schuldverschreibungen-Gläubiger von einem ausländischen Kommissar überwacht, der im Versagensfall der Gesellschaft selbst in den Betrieb eingreifen bzw. diesen übernehmen oder verpachten kann. Die Festlegung der Einzelbestimmungen dieser durch-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

greifenden Umgestaltung erfolgte durch ein deutsch-alliiertes Organisationskomitee, wobei es gelang, verschiedene Vorschläge des Dawes-Ausschusses im deutschen Sinne zu modulieren bzw. zu ergänzen. Die Vereinbarungen bildeten dann einen Teilgegenstand des Londoner Abkommens vom 9./16. 8. 1924. Diesem zufolge erging mit den anderen „Dawes-Gesetzen" das „Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Reichsbahngesetz)" vom 30. 8. 1924.

In den Jahren 1924—29 hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (D.R.G.) bei einer zwischen 81 und 85 sich bewegenden Betriebszahl die vorerwähnten Reparationsverpflichtungen erfüllt. Die Revision des Dawes-Planes durch die Pariser Sachverständigenkonferenz im Frühjahr 1929 führte zum Young-Plan vom 7. 6. 1929. Dieser sah hinsichtlich der D.R.G. folgende wesentliche Änderungen vor: Beseitigung der 11 Milliarden GM Reichsbahn-Schuldverschreibungen, indessen Weiterabführung von jährlich 660 Millionen RM an die Reparationsgläubiger; Überlassung der Verkehrssteuer an das Reich; Befreiung der D.R.G. von der ausländischen Kontrolle, indessen Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit der D.R.G. von der deutschen Regierung. Nach vorläufiger Annahme des Young-Planes durch die Regierungen auf der ersten Haager Konferenz im August 1929 arbeitete wieder ein deutsch-alliiertes Organisationskomitee die Bestimmungen zur Anpassung des Reichsbahngesetzes an die neue Regelung aus. Nach deren Annahme auf der zweiten Haager Konferenz im Januar 1930 und Billigung durch Reichsrat und Reichstag wurde das neue Reichsbahngesetz mit den anderen Gesetzen über die Haager Konferenz unter dem 13. 3. 1930 veröffentlicht.

II. Der Unternehmungsaufbau [3]

a) finanziell.

Das Gesamtkapital der D.R.G. wurde zufolge a.R.G. auf 26 Milliarden GM bemessen, nämlich 13 Milliarden GM Stammaktien (auf den Namen des Deutschen Reiches oder, auf Verlangen der Reichs-

[3] Soweit nicht anders erwähnt, gilt die Darstellung den durch das Reichsbahngesetz vom 13. 3. 1930 (n.R.G.) geschaffenen Verhältnissen, dessen wichtigste Bestimmungen gelegentlich wortgetreu wiedergegeben werden; nur wo wichtigere Neuerungen vorliegen, ist auch das Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924 (a.R.G.) herangezogen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

regierung, auf den Namen eines deutschen Landes lautend), 2 Milliarden GM Vorzugsaktion, 11 Milliarden GM einem Treuhänder der Reparationskommission behändigte Reparations-Schuldverschreibungen[4]. Von dem Erlös der auf den Inhaber lautenden und frei übertragbaren Vorzugsaktien sollte ein Viertel (= 500 Millionen GM) dem Reich, drei Viertel (= 1500 Millionen GM) der D.R.G. selbst zur Deckung neuen Kapitalbedarfs zufließen. Das dem Betriebsrecht der D.R.G. zugrunde gelegte Kapital ist sonach auf 24,5 Milliarden GM bemessen.

Diese Festsetzung des Reichsbahnkapitals auf 24,5 Milliarden GM bzw. einschließlich der mit ihrem Kapitalbetrag der D.R.G. zufließenden Vorzugsaktien auf 26 Milliarden GM ist von mancher Seite abgelehnt worden, sowohl in methodischer Hinsicht wie im Hinblick auf die Endgröße. So gibt Wiedenfeld[5] eine interessante Darstellung des Zustandekommens der Kapitalposten und knüpft daran die Bemerkung, daß es für unsere Vorstellungen, die immer noch von den Anlagekosten her den Kapitalwert einer Unternehmung zu beziffern pflegen, eine reichlich ungewöhnliche Finanzierungsmethode sei, die jener Summe von 26 Milliarden jede volkswirtschaftliche Bedeutung nehme. Demgegenüber habe ich aus dem Sondergutachten von Acworth und Leverve den Eindruck gewonnen, daß auch sie das Anlagekapital als Ausgangspunkt genommen haben und dann prüften, ob die Erzielung einer gleichen Nominalrente wie vor dem Weltkriege sich mit der Höhe des Anlagekapitals vereinen lasse, was sie unter Verneinung einer Überkapitalisation bejahten. Während die Sondergutachter das investierte Kapital selbst auf fast 26 Milliarden GM bezifferten, wurde durch das Reichsbahngesetz das investierte Kapital (= Betriebsrecht) nur mit 24,5 Milliarden GM bewertet. Dieser Kapitalbetrag von 24,5 Milliarden GM und die Rente von annähernd 1 Milliarde GM erscheinen gewissermaßen als das Gehäuse, in das alsdann die verschiedenen Kapitalgattungen (11 + 13 + 0,5) und die Rentenbeträge (660 Millionen GM Obligationenverzinsung und -tilgung und 290 Millionen GM Verkehrssteuer) eingesetzt worden sind. Ihre Zusammensetzung erscheint allerdings reichlich willkürlich. Immerhin war sie reparationspsychologisch nicht ungeschickt: Sie beließ dem Reich die Kapi-

[4] Durch n.R.G. sind die Geldbeträge auf Reichsmark abgestellt.

[5] Kurt Wiedenfeld, Transportwesen. Grundriß der Sozialökonomik. V. Abt. III. Teil. Tübingen 1930. S. 70.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

talmehrheit, gab aber den Gläubigern den Ertrag, dessen Zweiteilung in Steuer einerseits, Verzinsung und Amortisation andererseits den Eindruck der Belastung mindern konnte. Hinsichtlich der Höhe ist die Kapitalbemessung auf 24,5 Milliarden GM hauptsächlich mit dem Hinweis angegriffen worden, daß die Nachkriegsinvestitionen überschätzt, die Nachkriegswertminderungen nicht genügend berücksichtigt seien[6]. Geht man aber von dem ausgewiesenen Vorkriegsanlagekapital der Staatsbahnen aus und berücksichtigt 1. die Neuanlagen seit 1914 (unter gleichzeitiger Berücksichtigung stellenweise unzulänglicher Erneuerung), 2. die Tatsache, daß vor dem Krieg in bedeutendem Umfang Anlagekosten über Betrieb verbucht wurden, 3. die Entwertung des Geldes um ein Drittel = Preiserhöhung um die Hälfte, so muß man doch zumindest auf eine dem Sachverständigengutachten entsprechende Größe kommen. Ich vertrete hiernach sowohl die Auffassung, daß dem Betrag *von 24,5 bzw. 26 Milliarden GM volkswirtschaftliche Bedeutung zu*kommt, wie daß er dem effektiven Anlagewert der Reichsbahn annähernd entspricht, jedenfalls mehr als die Aktienkapitale wohlfundierter, älterer Privatunternehmen ihrem Anlagewert, der durch offene und geheime Rückstellungen in der Regel bedeutend größer zu sein pflegt.

Zufolge n.R.G. wurden die Reparationsschuldverschreibungen von 11 Milliarden GM vernichtet. Hierdurch ist die unter a.R.G. gegebene Gefahr einer Verbreitung von Besitzrechten an der Deutschen Reichsbahn auf dem internationalen Kapitalmarkt gebannt. Zugleich hat man damit allerdings auch den ideellen finanzwirtschaftlichen Aufbau der D.R.G. zu einer Ruine gemacht. Sie basiert jetzt auf einem Betriebsrecht von 13,5 Milliarden RM: einer sinnlosen Zahl[7]. Die Verpflichtung zur Zahlung der 660 Millionen RM an die Reparationsgläubiger (jetzt in Monatsraten auf das Konto der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich [B.J.Z.] bei der Reichsbank) besteht indessen fort, wobei man dieser Leistung nunmehr den Titel „Reparationssteuer" gegeben hat. Sie ist „aus den Betriebseinnahmen der Gesellschaft, im

---

[6] So vornehmlich Quaatz a. a. O. S. 116ff.

[7] Eine bilanzmäßige Rektifizierung, etwa durch Einsatz eines „Betriebsrecht-Ausgleichspostens für die weggefallenen Schuldverschreibungen" bzw. eines „Kapitalstocks für die Reparationssteuer", auch um den Anschluß an die vorherigen Bilanzen zu wahren, halte ich mit dem eindeutigen Wortlaut des n.R.G. nicht für vereinbar.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Notfall unter Heranziehung aller Rücklagen, zu leisten. Sie steht im Range hinter den Personalausgaben, aber im gleichen Range wie die sächlichen Ausgaben der Gesellschaft und hat den Vorrang vor jeder anderen gegenwärtig oder in Zukunft der Gesellschaft auferlegten Steuer und vor jeder sonstigen Belastung der Gesellschaft". Dieser bombastische Wortlaut, der offenbar die Seelenruhe der Reparationsgläubiger sichern soll, besagt, daß man die Henne zu schlachten gesonnen ist, wenn sie einmal mit Eierlegen aussetzen sollte. Denn in diesem Sinne müßte sich die Fortzahlung der Reparationssteuer neben den betriebsnotwendigen Ausgaben bei fehlenden Betriebsüberschüssen auswirken — was wohl auch nicht im Interesse der Reparationsgläubiger gelegen sein dürfte. Die letzte Reparationssteuerzahlung soll am 1. 4. 1966 bewirkt werden. Eine Kapitalablösung der Reparationssteuer ist nach Vereinbarungen mit der B.J.Z. zulässig.

Zur Deckung weiteren Kapitalbedarfs hat das n.R.G. der D.R.G. größere Möglichkeiten eröffnet. Sie kann außer den bereits durch a.R.G. vorgesehenen 2 Milliarden RM Vorzugsaktien (Gruppe A), von denen aber erst reichlich 1 Milliarde GM ausgegeben ist, mit Zustimmung der Reichsregierung für die Verbesserung und Vergrößerung der Reichsbahnanlagen weitere Vorzugsaktien (Gruppe B, mit geringeren Anrechten als Gruppe A) ausgeben, deren Gesamtbetrag für einen Zeitraum von je 10 Jahren 2 Milliarden RM nicht übersteigen darf. Für alle Vorzugsaktien gilt die Vorschrift, daß sie bei Ablauf des Betriebsrechtes eingezogen sein müssen. Hierin liegt zweifelsohne eine Erschwerung der Finanzwirtschaft der D.R.G., die nicht als unbedingt notwendig anerkannt werden kann. Denn bei entsprechender Erneuerung bleibt der Gegenwert der Vorzugsaktien in Gestalt von Anlagen und Betriebsmitteln dauernd erhalten, so daß eine Rente der Vorzugsaktien auch nach Ablauf des Betriebsrechtes gewährleistet erscheint. Allerdings müßte für den Fall der Nichtfortführung der Reichsbahn in Gesellschaftsform ihre Umwandlung in Schuldverschreibungen vorgesehen werden. — Außer der Kapitalbeschaffung durch die Vorzugsaktien ist der Gesellschaft das Recht zur Kreditaufnahme unter hypothekarischer Belastung des Reichseisenbahnvermögens eingeräumt. Auch ihre Lasten sollen vor dem 1. 1. 1965 endigen, es sei denn, daß die Reichsregierung der Aufnahme länger laufender Schulden zustimmt. Zur Erleichterung der Kreditaufnahme ist der D.R.G. durch n.R.G. das Recht zur Bestellung einer einheitlichen Hypothek (Reichsbahn-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

hypothek) an den zum Reichseisenbahnvermögen gehörigen Grundstücken nebst allem Zubehör einschließlich der Fahrzeuge gegeben worden.

b) organisatorisch.

Organe der D.R.G. sind der Vorstand und der Verwaltungsrat. Der Vorstand führt die Geschäfte der Gesellschaft unter der Aufsicht des Verwaltungsrates. Er besteht aus dem Generaldirektor und zur Zeit 8 Direktoren. Der Generaldirektor wird vom Verwaltungsrat nach Fühlungnahme mit der Reichsregierung (nach a.R.G. nicht notwendig) auf 3 Jahre, die Direktoren vom Verwaltungsrat auf Vorschlag des Generaldirektors ernannt. Die Ernennung des Generaldirektors und der Direktoren bedarf der Bestätigung des Reichspräsidenten.

Der Verwaltungsrat hat die Aufgabe, die Geschäftsführung der D.R.G. zu überwachen und über alle wichtigen oder grundsätzlichen Fragen oder solche von allgemeiner Bedeutung zu entscheiden. Hierzu gehören insbesondere einerseits die entscheidenden Akte der Personalpolitik, so Ernennung des Generaldirektors und der oberen Beamten, Genehmigung der allgemeinen Bestimmungen über die Rechts-, Dienst- und Besoldungsverhältnisse der Bediensteten, andererseits die finanzpolitischen Entscheidungen, so Feststellung von Voranschlag, Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Gewinnverteilung, Anlage der flüssigen Mittel, Aufnahme von Anleihen und Krediten, Genehmigung aller Ausgaben auf Kapitalrechnung über einen bestimmten Betrag hinaus. Ferner genehmigt der Verwaltungsrat die Geschäftsordnung der Gesellschaft. Der Verwaltungsrat besteht aus 18 Mitgliedern. Nach a.R.G. wurden 9 von der Reichsregierung und 9 von dem Treuhänder der Reparationsschuldverschreibungen ernannt. Unter letzteren konnten 5 Deutsche, mußten also 4 Ausländer sein. Tatsächlich setzte sich der Verwaltungsrat 1924—1930 aus 14 Deutschen und 4 Ausländern zusammen. Nach n.R.G. werden sämtliche Verwaltungsratsmitglieder, die Deutsche sein müssen, von der Reichsregierung ernannt. Die Mitglieder des Verwaltungsrates müssen erfahrene Kenner des Wirtschaftslebens oder Eisenbahnsachverständige sein. Sie dürfen nicht Mitglied des Reichstages, eines Landtages, der Reichsregierung oder einer Landesregierung sein. Die Amtszeit der Verwaltungsratsmitglieder dauerte nach a.R.G. 6, nach n.R.G. 3 Jahre, wobei jedes Jahr 6 Mitglieder ausscheiden (Wiederwahl zulässig). Der Verwaltungsrat wählt jährlich einen Präsidenten und einen oder zwei Vizepräsidenten (Wieder-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wahl zulässig). Der Verwaltungsratspräsident bedarf der Bestätigung des Reichspräsidenten. Nach a.R.G. war diese nicht notwendig; indessen mußte die Wahl mit Dreiviertelmehrheit erfolgen, der Präsident — was jetzt selbstverständlich ist — Deutscher sein. Der Verwaltungsrat tritt mindestens alle 2 Monate zu ordentlichen Sitzungen zusammen. Außerordentliche Sitzungen sind auf schriftlichen Antrag von mindestens 6 Mitgliedern oder des Präsidenten oder der Reichsregierung anzuberaumen. Zur Beschlußfassung ist die Anwesenheit von 6 Mitgliedern erforderlich. Nach n.R.G. kann die Reichsregierung neuerdings einen ständigen Vertreter (bzw. dessen ständigen Stellvertreter) zur Teilnahme an den Sitzungen des Verwaltungsrates und seiner Ausschüsse ohne Stimmrecht entsenden. Die Bestellung von Ausschüssen ist dem Verwaltungsrat überlassen. Bisher arbeiten ein (vorberatender) Arbeitsausschuß, ein Tarifausschuß, ein Technischer Ausschuß und ein Finanzausschuß.

c) Das Verhältnis zum Reich.

Obschon die ursprüngliche Kapitalbemessung auf 24,5 Milliarden GM es nahelegen könnte, ist die D.R.G. nicht Eigentümerin der Reichseisenbahnen, sondern nur Betriebsgesellschaft. Man hat eben das Betriebsrecht an dem Vermögen diesem gleich bewertet. Das Betriebsrecht soll am 31. 12. 1964 enden, vorausgesetzt, daß alle bis dahin fälligen Beträge der Reparationssteuer gezahlt und sämtliche Vorzugsaktien eingezogen sind. Die D.R.G. hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen (vgl. Abschnitt III b). Sie ist verpflichtet, den Betrieb sicher zu führen und die Reichsbahnanlagen nebst den Betriebsmitteln und dem sonstigen Zubehör nach den Bedürfnissen des Verkehrs sowie nach dem jeweiligen Stand der Technik gut zu unterhalten, zu erneuern und weiter zu entwickeln. Die Stellen der D.R.G. sind keine Behörden oder amtlichen Stellen des Reiches. Doch haben sie öffentlich-rechtliche Befugnisse (z. B. Ausübung der Bahnpolizei, der Dampfkesselaufsicht).

Gegenüber dem Verfügungsrecht der Gesellschaftsorgane über das Reichseisenbahnvermögen ist der Reichsregierung ein weit gedehntes Aufsichtsrecht verblieben, das sich sowohl auf dem Eigentum des Reiches wie auf dem durch das Reich wahrzunehmenden Interesse der Allgemeinheit an den Eisenbahnen gründet. Die Reichsregierung führt

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

allgemein die Aufsicht darüber, daß die Reichseisenbahnen gemäß den Gesetzen und entsprechend den Anforderungen des Verkehrs und der deutschen Volkswirtschaft verwaltet werden, und zwar unter Beachtung der besonderen Rechte und Pflichten, die sich für die Geschäftsführung der D.R.G. aus dem Reichsbahngesetz ergeben. Doch ist der Reichsaufsicht wirtschaftlich eine Grenze gezogen: die Zahlungen der Reparationssteuer, der Zinsen und der Tilgung von Schuldverschreibungen sowie der Vorzugsdividende, schließlich die Aufbringung der Mittel für die Einziehung der Vorzugsaktien müssen gewährleistet bleiben. Die Reichsaufsicht erstreckt sich im wesentlichen einerseits auf den Betrieb, andererseits auf die Tarife. In ersterer Hinsicht richtet sie sich allgemein darauf, daß die Reichseisenbahnen samt allen Anlagen und Betriebsmitteln in betriebssicherem Zustand erhalten werden, und daß der Betrieb zufriedenstellend geführt wird. Eine Reihe bedeutenderer Maßnahmen ist der Genehmigung der Reichsregierung unterworfen, so die dauernde Einstellung des Betriebes einer Reichsbahnstrecke oder eines wichtigen Bahnhofs, allgemeine grundlegende Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen, insbesondere die Ausdehnung oder Einschränkung der elektrischen Zugförderung und Systemänderungen im Sicherungswesen, die Abschaffung einer Personenwagenklasse, Gründung, Erwerb oder Beteiligung an anderen Unternehmungen. Die Entwürfe der Personenzugfahrpläne sind der Reichsregierung mitzuteilen und ihre Änderungsvorschläge möglichst zu berücksichtigen. Das Tarifaufsichtsrecht ist dahingehend festgelegt, daß Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Änderungen der Normaltarife einschließlich der allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und der Nebengebühren sowie Einführung, Änderung und Aufhebung von internationalen Tarifen und von Ausnahmetarifen sowie aller sonstigen Tarifvergünstigungen der Genehmigung der Reichsregierung bedürfen. Allerdings kann die Reichsregierung auf die vorherige Genehmigung von Tarifmaßnahmen geringeren öffentlichen Interesses verzichten. Andererseits kann sie selbst Änderungen der Tarife verlangen, die sie für notwendig erachtet. Das Aufsichtsrecht der Reichsregierung findet Stütze in einem weitgehenden Auskunftsrecht. Die Reichsregierung kann jede Auskunft finanzieller Art sowie jede weitere, zur Ausübung ihres Aufsichtsrechtes erforderliche Auskunft verlangen, jedoch ohne daß der D.R.G. überflüssige Kosten verursacht werden dürften. Die Ausübung der Aufsichts- und Aus-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kunftsrechte erfolgt durch den Reichsverkehrsminister. Dieser wie die von ihm beauftragten Beamten sind berechtigt, alle Anlagen und Dienststellen der D.R.G. zu besichtigen. Die D.R.G. hat alle wichtigen Verfügungen allgemeiner Art dem Reichsverkehrsminister mitzuteilen. Streitfälle zwischen der Reichsregierung und der D.R.G. über die Auslegung der Bestimmungen des Reichsbahngesetzes oder über Maßnahmen auf dessen Grund, insbesondere in Tarifangelegenheiten, sind einem besonderen Gericht, dem „Reichsbahngericht", zu unterbreiten. Es wird nach Errichtung des Reichsverwaltungsgerichtes dort durch Übertragung dieser Funktion an einen Beschlußsenat gebildet. Vorläufig hat das Reichsbahngericht seinen Sitz beim Reichsgericht und setzt sich aus drei ständigen, vom Präsidenten des Staatsgerichtshofes für das Deutsche Reich zu ernennenden Richtern mit besonderer öffentlich-rechtlicher Erfahrung, und zwei weiteren von Fall zu Fall zu bestellenden Mitgliedern zusammen, von denen das eine auf Vorschlag der Reichsregierung, das andere auf Vorschlag der D.R.G. vom Präsidenten des Staatsgerichtshofes ernannt wird.

Eine kritische Betrachtung der Einrichtung der D.R.G. und ihrer Stellung zum Reich wird zunächst darauf hinweisen müssen, daß die Betriebsform der Gesellschaft von Reichs wegen nicht gewählt bzw. wahrscheinlich nicht beibehalten worden wäre, daß sie vielmehr als reparationspolitische Zwangsinstitution zu betrachten ist. Bei freier Entwicklung hätte sich die Organisation der Deutschen Reichsbahn in der durch die Verordnung vom 12. 2. 1924, insbesondere in § 9 und 10 sowie in der Begründung des Verordnungsentwurfs zu § 10 vorgezeichneten Richtung fortbewegt. Es wäre also der Reichsbetrieb des selbständigen Reichsunternehmens „Deutsche Reichsbahn" aufrecht erhalten worden. Die spätere Gestaltung des Verhältnisses von Aufsicht und Leitung ohne ausländischen Druck muß dagegen dahingestellt bleiben. Die Verordnung vom 12. 2. 1924 sah die Aufrechterhaltung der Verbindung von Aufsicht und Leitung in der Person des Reichsverkehrsministers vor[8], während die Begründung zu § 10 die Trennung dieser Funktionen als wünschenswert bezeichnete. Bei dem anderen

[8] Geschäftlich wurde indessen eine Trennung vorgenommen, indem unter der Firma „Der Reichsverkehrsminister" hinfort lediglich die Aufsicht, die Leitung der Reichsbahn hingegen unter der Firma „Deutsche Reichsbahn Hauptverwaltung" geführt wurde.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

großen Reichsunternehmen, der Deutschen Reichspost, hat man allerdings in dem auch die Unternehmungsform endgültig festlegenden Reichspostfinanzgesetz vom 18. 3. 1924 an der Einheit von Leitung und Aufsicht durch den Reichspostminister festgehalten und den Vorschlag des Reichsrates auf Trennung durch Einsetzung eines Generalpostmeisters als Leiter abgelehnt. — Bei kritischer Stellungnahme kann kein Zweifel bestehen, daß die Trennung, d. h. die Bestellung eines Generaldirektors für jeden der großen Reichsbetriebe, im Interesse einer fachkundigen und dauerhaften Leitung des Unternehmens und damit auch von Staat und Wirtschaft liegt[9]. Denn nur so läßt sich vermeiden, daß der kaleidoskopartige Wechsel der Minister, wie ihn das parlamentarische Regierungssystem mit sich gebracht hat, auf die Leitung des Unternehmens „abfärbt". Tatsächlich hat ja die Parteipolitik der letzten Jahre die Stelle des Reichsverkehrsministers quasi als Abstellgleis für Parteipersönlichkeiten behandelt, denen man irgendeinen Ministerposten zu überlassen für notwendig hielt, in voller Verkennung der Tatsache, daß das Amt des Verkehrsministers in der heutigen Zeit der „Vervielfältigung" und daraus resultierender Kämpfe der Verkehrsmittel mehr denn je einen nicht nur politisch routinierten, sondern auch auf dem Gebiete der Wirtschaft des Verkehrs sachlich durchgebildeten Kopf verlangt.

Die Einrichtung eines Verwaltungsrates wäre auch bei Fortführung der Reichsbahn als Reichsbetrieb wahrscheinlich gewesen. § 9 der Verordnung vom 12. 2. 1924 behielt zwar noch die Mitwirkung in der Entscheidung der großen finanzwirtschaftlichen Fragen der Reichsregierung vor, eröffnete aber bereits die Möglichkeit der Übertragung dieser Funktion an einen Verwaltungsrat, während die Begründung zu § 10 sich bereits über die Möglichkeiten seiner Zusammensetzung erging. Wie er tatsächlich ausgefallen wäre, dafür gibt die für die Deutsche Reichspost durch das Reichspostfinanzgesetz vom 18. 3. 1924 und eine Novelle hierzu vom 15. 7. 1926 getroffene Regelung einen

---

[9] Aus verschiedenen Erwägungen betrachte ich folgende Organisation als Ideal: Für das Gesamtgebiet des Verkehrswesens einschließlich Post nur ein politisch verantwortlicher Minister (als Aufsichtsinstanz). Leitung der beiden großen Reichsbetriebe durch einen „General-Reichsbahnmeister" und einen „General-Reichspostmeister". Neben diesen die Leiter der Verwaltungsbehörden der anderen Verkehrszweige (des Reichswasserstraßenamtes, des Reichskraftfahrtamtes, des Reichsluftfahrtamtes).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Anhaltspunkt. Während die Mitgliederzahl in der Vorlage des Reichspostfinanzgesetz-Entwurfes an den Reichsrat auf 25 bemessen war, wurde sie in dem Gesetz selbst zunächst auf 31, dann durch die Novelle auf 40 (je 10 Vertreter des Reichstages und des Reichsrates, 1 Vertreter des Reichsministers der Finanzen, 7 Mitglieder aus dem Personal der Reichspost und 12 Mitglieder aus den Kreisen von Wirtschaft und Verkehr) erhöht. Während hier das Vertretungsinteresse verschiedener Gruppen zu einem „Postparlament" geführt hat, ist dank der Vorschrift des Dawes-Planes der Verwaltungsrat für die Reichsbahn auf ein Gremium von Köpfen beschränkt worden. Hierin liegt, sachlich gesehen, ein Vorteil. Denn je kleiner ein Kreis, um so weniger Reden und um so weniger „Statisten", dafür aber um so mehr Verantwortung und daher Anteilnahme seitens des Einzelnen. —

Man kann hiernach wohl sagen, daß in der als Zwangsinstitution an sich nicht begrüßten Gesellschaftsform die Leitung der Deutschen Reichsbahn in durchaus zweckmäßiger Weise geregelt worden ist, vielleicht sogar zweckmäßiger, als dies bei autonomer Bestimmung der Unternehmungsform der Fall gewesen wäre. Auch das dem Reich eingeräumte Aufsichtsrecht dürfte nach Art und Wirkungsweise befriedigen. Schon unter dem a.R.G. vermochte Kurt Giese[10] den Nachweis zu führen, daß die Wahrung der volkswirtschaftlichen Belange gesichert ist. Heute, wo das n.R.G. das Aufsichtsrecht der Reichsregierung noch etwas erweitert und präzisiert hat, ferner der D.R.G. rein deutschen Charakter verliehen hat, ist dies erst recht der Fall.

Es bleibt noch ein Wort zu sagen über das Verhältnis von Regierungssystem und Eisenbahn. Es ist sicher, daß gewisse Ausflüsse des reinen parlamentarischen Regierungssystems gegenüber den zugunsten des Staatsbahnsystems geltend machbaren Gesichtspunkten bestimmte Gegenmomente entstehen lassen. Denn dieses Regierungssystem birgt einmal die Gefahr, daß der Wechsel der Regierungen jeweils auch den Wechsel der maßgebenden Persönlichkeiten der Eisenbahnverwaltung nach sich zieht und damit Unstabilität in den Betrieb trägt, weiter die Gefahr, daß die um die Gunst der Wählermassen buhlenden Parteien das Eisenbahnpersonal für ihre Zwecke zu ködern suchen — ganz abgesehen von der noch größeren Gefahr einer Handhabung der Tarif-

[10] Kurt Giese, Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Berlin 1928. I. Abschnitt: Die Bedürfnisse der deutschen Volkswirtschaft und die D.R.G.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

politik nach Gruppeninteressen. Wer demgegenüber ein sachliches Arbeiten der Eisenbahn unter Wahrung reiner Wirtschaftsinteressen will, kann nur möglichste Unabhängigkeit der Verwaltung von dem Getriebe des Parlamentarismus verlangen. Dieser Gesichtspunkt ist — soweit ich zu übersehen vermag — formal durch das Reichsbahngesetz und inhaltlich durch den Geist der maßgebenden Persönlichkeiten gewahrt[11]. —

III. Das Unternehmungsziel

a) finanziell.

„Der ganze Geist der vergangenen Zeit des Regierungsbesitzes war darauf gerichtet, die Eisenbahnen in erster Linie im Interesse der deutschen Industrie und erst in zweiter Linie als ein gewinnbringendes Unternehmen zu betreiben. Nach Ansicht der Sachverständigen ist ein völliger Bruch mit alten Überlieferungen dringendes Erfordernis. Wir nehmen ihre Schlußfolgerungen an und empfehlen die Umwandlung der deutschen Eisenbahnen in eine Aktiengesellschaft." In diesen Sätzen gipfeln, Grund und Ziel der D.R.G. umreißend, die Empfehlungen des Dawes-Ausschusses hinsichtlich der deutschen Eisenbahnen. Die hier gegebene Beurteilung ihrer finanzwirtschaftlichen Behandlung in der Vorkriegszeit und die Annahme eines völligen Bruches durch das Unternehmungsziel der D.R.G. mit der Vergangenheit ist indessen falsch. Wenn auch der Dienst an Wirtschaft und Staat stets gern in Wort und Tat in den Vordergrund der Betriebspolitik der Staatsbahnen gestellt wurde, so hinderte dies die preußisch-hessische und einige andere Staatsbahnverwaltungen in der Vorkriegszeit keineswegs an der Erzielung von Betriebsüberschüssen, die die notwendige Kapitalverzinsung beträchtlich überschritten, so daß der Ruf nach Ermäßigung der Eisenbahntarife seit den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts nicht verhallte. Die Berücksichtigung zahlreicher Einzelinteressen der Wirtschaft diente großenteils, wenn auch nicht allgemein, der Stärkung des Ganzen und damit der Erzielung beträchtlicher

[11] Daß die Form allein nicht entscheidend ist, zeigen die Österreichischen Bundesbahnen, in denen trotz der Konstituierung als autonomen Wirtschaftskörpers zufolge Gesetz vom 19. 7. 1923 die Parteipolitik eine ungünstige Rolle spielt, teils durch Einflüsse „von oben", teils durch parteimäßig eingestellte Personalvertretungen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Überschüsse zugunsten der Staatskasse[12]. Zuzugeben ist allerdings, daß die Finanzwirtschaft der Reichsbahn 1920—1923 von der Linie der Vorkriegspolitik durch einseitige Förderungspolitik (nämlich Niedrighaltung der Tarife in der Inflation zur „Schonung" der Wirtschaft; übermäßige Aufträge an die Eisenbahnbetriebsmittelindustrie), die tatsächlich eine Schädigung bedeutete (Verstärkung der Inflation, Aufblähung der Eisenbahnbetriebsmittelindustrie), abwich. Für die Folgezeit konnte aber die D.R.G. im wesentlichen nur an die Finanzpolitik der Staatsbahnen anknüpfen.

Sucht man nunmehr das finanzwirtschaftliche Ziel der D.R.G. exakt in Zahlen zu fassen, so ist festzustellen, daß ein solches im Reichsbahngesetz nicht gegeben ist, eine gesetzliche Festlegung des Ertragsprinzips somit fehlt. Eine Betrachtung der im Reichsbahngesetz vorgesehenen Erträgnisgruppen = Ertragsabflüsse aus der Unternehmung läßt dies erkennen. Als solche sind unterscheidbar:

a) bestimmt bemessene Erträgnisse,

b) freigestellte Erträgnisse,

c) betriebsfremde, aus weiteren Erträgnissen zu bestreitende Lasten.

---

[12] Gleicher Auffassung: Wiedenfeld, Transportwesen. S. 121. Wiedenfeld irrt indessen in der Annahme, daß der Gesichtspunkt einer „reich spendenden Einnahmequelle" schon bei der Verstaatlichung der deutschen Eisenbahnen die Hauptrolle gespielt habe. Wenn auch Bismarck zufolge seinen „Gedanken und Erinnerungen" (Stuttgart 1898, Bd. 2, S. 210) „stets der Meinung gewesen ist, daß der Transport- und Korrespondenzverkehr zu dem Staatszwecke beizusteuern habe und diese Beisteuer in der Porto- und Frachtvergütung einzubegreifen sei", so erwartete weder er noch die sonstigen Anhänger der Verstaatlichung (erst recht nicht die Gegner) eine Vermehrung der Staatseinnahmen, die sich erst später „als spontane Erscheinung glücklicher Entwicklungen" (Cohn) ergeben hat. Vgl. Alberty, Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen, Jena 1911, S. 179 bis 190, 217—237; Gerloff, Die Finanz- und Zollpolitik des Deutschen Reiches, Jena 1913, S. 72; Cohn, Zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens, Stuttgart 1900, S. 493.

Daß die an die Staatskasse abgeführten, d. h. für andere Staatszwecke zur Verfügung stehenden Beträge bedeutend geringer waren als die Betriebsüberschüsse der Eisenbahnen, nämlich infolge Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld und Verwendung für Anlagezuwachs der Eisenbahnen, hat Moll in Zusammenfassung anderer Untersuchungen gezeigt in: Die Bedeutung der Zahlen für die Finanzwissenschaft; Zeitschrift für Sozialwissenschaft, N. F., XII. Jahrg., 1921, S. 559ff.; ähnlich Quaatz a. a. O.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Unter a) fielen zunächst zufolge a.R.G. im „Normaljahr" die Verzinsung und Tilgung der Reparationsschuldverschreibungen in Höhe von jährlich 660 Millionen GM und die Abführung von 290 Millionen GM Beförderungssteuer an die Reparationsgläubiger, während sich nach n.R.G. der an die Reparationsgläubiger abzuführende Ertrag auf die 660 Millionen RM „Reparationssteuer" beschränkt. Zu a) zählt ferner die sich nach den Ausgabebedingungen richtende Vorzugsdividende auf die Vorzugsaktien. Bei weiterer Anwendung der bei den bisherigen Ausgaben angewandten Vorzugsdividende von 7% würde sich bei 2 Milliarden RM Vorzugsaktien eine Belastung von jährlich 140 Millionen RM ergeben.

Unter b) fiel nach a.R.G. der Überschuß der Beförderungssteuer über 290 Millionen GM hinaus, während nach n.R.G. die gesamte Beförderungssteuer — sie erreichte 1928: 318,9 Millionen RM; 1929: 325,3 Millionen RM — hierunter fällt. Indem das Reich trotz der Freistellung der Beförderungssteuer von der Ablieferungspflicht an die Alliierten durch n.R.G. an ihrer Erhebung festhielt, hat es sich die Auffassung des Dawes-Ausschusses über die Ertragsfähigkeit der Deutschen Reichsbahn zu eigen gemacht. — Wenn ich die Beförderungssteuer — abweichend von ihrer in Reichsbahnkreisen üblichen, formal richtigen Darstellung als eines Durchgangspostens der D.R.G.; denn formal ist tatsächlich der Versender bzw. Fahrgast Steuerzahler und Steuerträger — als Last bzw. Erträgnis der D.R.G. betrachte, so geschieht dies, weil es tatsächlich nur um eine andere Erhebungsart aus den Bahnen zu ziehenden Ertrages handelt: Die Steuer ist im vorliegenden Fall einfach ein Ersatz für unzureichende Berücksichtigung der Kapitallast in den Beförderungspreisen[13]. — Außer der Beförderungssteuer sind als freigestellte Erträgnisse zu betrachten: Zusatzdividende auf die Vorzugsaktien und Dividende auf die Stammaktien. Diese Erträgnisverteilung ist im Reichsbahngesetz als letzte Möglichkeit vorgesehen, sozusagen für den Fall, daß man Überschüsse nicht anderweitig unterzubringen weiß. Solche Ausschüttungen müssen sonach als sehr wenig wahrscheinlich betrachtet werden. Immerhin ist es von Bedeutung, zu sehen, daß hiermit die Möglichkeit eines Betriebes

[13] Indessen wird man auch sonst, also allgemein das Erträgnis von Beförderungssteuern den übrigen Erträgnissen zurechnen müssen, um Finanzprinzip bzw. Ertragshöhe von Eisenbahnen richtig zu erfassen und für Vergleichszwecke geeignete Ergebnisse zu erlangen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der D.R.G. nach dem Gewinnprinzip — Verständigung von D.R.G. und Reichsregierung hierüber wäre Voraussetzung — nicht völlig ausgeschlossen ist.

Unter c) fällt ein Teil der auf der D.R.G. ruhenden Pensionslast, nämlich soweit sie auf die politisch bedingte Personalinflation nach dem Krieg und die Wartegeldlast des Personalabbaus zurückzuführen ist, ein Betrag, den die D.R.G. 1928 auf 172,5 Millionen RM schätzte und der 1929 annähernd gleich hoch gewesen sein dürfte. Die Auferlegung dieser Last leitet sich aus der Übernahme aller mit den Reichseisenbahnen und aller mit dem Unternehmen „Deutsche Reichsbahn" verbundenen Rechte und Pflichten durch die D.R.G. her, die allerdings nicht zur Anpassung der „Altpensionen" an höhere von ihr gewährte „Neupensionen" verpflichtet ist. Finanzwirtschaftlich muß die politische Pensionslast, die in der Betriebsrechnung unter die persönlichen Ausgaben subsummiert ist, als ein Ertragsanspruch, ähnlich den zuvorgenannten, betrachtet werden.

Eine Zusammenfassung der vorstehenden Einzelfeststellungen ergibt: 1. Zufolge der ideellen Konstruktion des Dawes-Planes ein Erträgnis von 660 (Schuldverschreibungen) + 290 (Beförderungssteuer) + 140 (Vorzugsdividende) = 1090 Millionen GM auf 26 Milliarden GM = 4,2%, 2. 1929 effektiv ein Erträgnis von 660 (Schuldverschreibungen) + 325,3 (Beförderungssteuer) + 75,7 (Vorzugsdividende) + 172,5 (politische Pensionslast) = 1233,5 Millionen GM auf 25,1 Milliarden GM = 4,9%.

Das Bild des Ertragszieles ist durch Hinzufügung der in der Unternehmung festgelegten Erträge zu den Ertragsabflüssen zu vervollständigen. Durch a.R.G. wurde der D.R.G. die Ansammlung einer Rücklage zur Deckung eines etwaigen Betriebsfehlbetrages und zur Sicherstellung des Schuldverschreibungendienstes durch jährlich mindestens 2% der gesamten Betriebseinnahmen bis zum Betrage von 500 Millionen GM zur Pflicht gemacht. Diese Rücklage wurde 1925—1929 durch Zuweisung von jährlich um 100 Millionen RM geschaffen. Das n.R.G. hat eine Teilung dieser Rücklage in eine solche zur Deckung eines etwaigen Betriebsfehlbetrages und zur Sicherstellung von Reparationssteuer, Schuldverschreibungen- und Anleihenverzinsung und -tilgung von 450 Millionen RM und eine solche zur Sicherstellung der Vorzugsdividende von 50 Millionen RM gebracht. Außerdem hat die D.R.G. durch stärkere Zuweisungen 1925/27, geringere 1928/29 noch

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

eine „Rückstellung für Betriebsrechtsabschreibung" von 390 Millionen RM eingerichtet. Schlägt man den 1929 zurückgestellten Betrag den Ertragsabflüssen hinzu, so kommt man auf eine Verzinsung des ausstehenden Kapitals 1929 von rund 5,3%[14].

Abschließend ist sonach festzustellen, daß als tatsächlich angewandtes Finanzprinzip der D.R.G. das der Selbstkostendeckung einschließlich einer — an deutschen Nachkriegszinssätzen gemessen — recht mäßigen Kapitalverzinsung anzusprechen ist.

b) volkswirtschaftlich[15].

„Die Gesellschaft hat ihren Betrieb unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen." Eine systematische Interpretation dieser durch § 2 des Reichsbahngesetzes aufgestellten generellen Richtlinie für die Betriebsführung der D.R.G. hat zunächst darauf hinzuweisen, daß die Bestimmung „nach kaufmännischen Grundsätzen" und die Bestimmung „unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft" nicht im Gegensatz zueinander stehen, daß also nicht etwa der D.R.G. die Aufgabe gestellt ist, zwischen widerstreitenden Grundsätzen einen Mittelweg zu gehen. Vielmehr konstruiert man zweckmäßig zu jeder dieser Bestimmungen einen Gegenbegriff, um zu erkennen, daß es sich um zwei selbständige, wenn sich auch berührende Komplexe handelt, von denen der eine die Methode, der andere das Ziel betrifft. Zu „kaufmännischen Grundsätzen" bildet die Betriebsführung nach „Grundsätzen der öffentlichen Verwaltung" den Gegensatz, zur „Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft" die alleinige Wahrnehmung des Unternehmungsinteresses. Dementsprechend sind an sich zwischen den beiden Komplexen vier verschiedene Kombinationen denkbar.

Sucht man zunächst die kaufmännischen Grundsätze im Gegensatz zu denen der Verwaltung herauszustellen, so betont man zweckmäßig vor-

---

[14] Die weitere Frage nach „versteckten" Rücklagen durch Verrechnung von Anlagezuwachs über Betriebskosten muß unbeantwortet bleiben.

[15] Die folgenden Ausführungen greifen die von Geheimrat Prof. Dr. Harms in seinem Schlußwort zu den Verhandlungen der Friedrich-List-Gesellschaft über „Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart" (Berlin, 29. 10. 1927; Niederschrift S. 101) aufgeworfene Frage nach dem Inhalt des „volkswirtschaftlichen Interesses" auf und versuchen eine prinzipielle Klärung herbeizuführen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

weg, daß es sich um keinen absoluten, sondern um einen graduellen, teilweise geschichtlich zu erklärenden Gegensatz handelt. Das heißt Ansätze zu „Kaufmannschaft" waren schon früher da; andererseits können die Prinzipien der Verwaltung in Zukunft überhaupt mehr kaufmännische Formen gewinnen. — Als einer der wesentlichsten Ausflüsse kaufmännischer Einstellung ist die Verkehrswerbung zu betrachten. Es handelt sich hier darum, zunächst den „Interessenten" heranzuholen, ihn alsdann durch seiner Zahlungskraft angepaßte Preisstellung zum Kunden zu machen, ihn schließlich zu binden (Mengenrabatte!). Gleichzeitig gilt es, auf dem Gebiete der Verkehrsleistung den Wünschen des Kunden nach Möglichkeit entgegenzukommen. Ob in der allgemeinen technischen und betrieblichen Rationalisierung unter allen Umständen auch ein Ausfluß der neuen kaufmännischen Einstellung zu erblicken ist, kann immerhin bezweifelt werden: Zu stark war die Fortschrittsarbeit auf diesem Gebiet auch schon früher im Fluß, wennschon auch hier eine Erhöhung der Anstrengungen anzunehmen ist. Dagegen wird man, obschon auch da Ansätze bereits im Verwaltungsbetrieb vorlagen, eine weitere Äußerung von Kaufmannschaft erblicken in den Neuerungen auf dem Gebiet des Rechnungswesens im weitesten Sinn, wie Abrechnung und Betriebsvergleich zwischen den Direktionsbezirken, Aufstellung kaufmännischer Bilanzen, Selbstkostenrechnung und ihre Berücksichtigung bei der Preisgestaltung. Allgemeiner muß kaufmännische Einstellung eine freiere, beweglichere Haltung des ganzen Personals bedingen. — Eine gewisse Einschränkung der kaufmännischen Gestaltung der Reichsbahn wird man allerdings in der Aufrechterhaltung des Beamtentums mit weitgehenden rechtlichen Bindungen erblicken können. Nicht vereinbar mit kaufmännischen Grundsätzen erscheint es mir insbesondere, wenn nunmehr nach n.R.G. es der D.R.G. verwehrt ist, Reichsbahnbeamte, wenn das dienstliche Bedürfnis es erfordert, auf Dienstposten geringerer Bewertung zu setzen.

Der Wesensunterschied einer Betriebsführung „unter Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft" und einer solchen nach reinem Unternehmungsinteresse kann darin erblickt werden, daß bei letzterer der Gesichtspunkt höchster Gewinnerzielung ausschlaggebend ist. Eine hiernach mit einem begrenzten Kapital arbeitende Unternehmung würde sich darauf beschränken, das Gewinnoptimum durch möglichste Ausnutzung hoher Zahlungsfähigkeiten bei Niedrighaltung des Aufwandes anzustreben, während eine mit vermehrbarem Kapital nach diesem Grund-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

satz arbeitende Unternehmung zwar auch jede Zahlungsfähigkeit vollständig ausschöpfen, aber sich auch für geringere Zahlungsfähigkeiten interessieren würde, solange durch deren Heranziehung wenigstens ein Kapitalertrag in der Höhe erzielt würde, die bei anderweiter Verwendung des Kapitals erreichbar wäre. Demgegenüber muß bei einer Betriebsführung nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten Hebung des Ertrages der Volkswirtschaft die Richtlinie sein. Allgemein wird dies Ziel zu erreichen sein durch möglichst viele, gute und billige, indessen die Selbstkosten deckende Verkehrsleistungen[16]. Allerdings kann die Gewährung billiger Verkehrsleistungen eine Einschränkung erfahren durch das auf die Bahn angewandte Finanzprinzip, nämlich wenn es sich um das Gewinnprinzip handelt. Gleichwohl könnte auch dann noch von volkswirtschaftlich orientierter Betriebsführung gesprochen werden, nämlich wenn die über die Selbstkostendeckung hinausgehende Ertragserhebung als ein volkswirtschaftlich zweckmäßigerer Weg zur Deckung von Staatsbedarf betrachtet wird als die Erschließung anderer Einnahmequellen.

Betrachtet man möglichst viele, gute und billige Verkehrsleistungen als Ziel einer volkswirtschaftlich orientierten Betriebsführung, so zeigt sich deutlich, daß die kaufmännische Geschäftsgebarung nicht im Gegensatz dazu steht, sondern gerade ein Mittel zur Erreichung des Zieles ist. In der Preisgestaltung muß sich dieses Ziel darin auswirken, daß das Unternehmen versucht, durch Verteilung der fixen Kosten auf eine möglichst große Benutzerzahl unter Ausnutzung der verschieden hohen Zahlungsbereitschaft einen möglichst großen Verkehrsbedarf möglichst billig zu befriedigen. Die „Werttarifierung" erweist sich somit als notwendiges Mittel volkswirtschaftlich orientierter Betriebsführung[17]. Die auf diese Weise erreichte Vermehrung der Trans-

---

[16] Mangelnde Selbstkostendeckung würde zwar zu noch billigeren Verkehrsleistungen, indessen zugleich zu einer Vermehrung der Transportnachfrage führen. Diese nur der unzulänglichen Kostenberücksichtigung zu dankende Verkehrsvermehrung bedeutet eine Leistungsvergeudung, die durch Belastung an anderer Stelle (Steuern!) gebüßt werden müßte, also das Gegenteil von einer Ertragssteigerung.

[17] Selbstverständlich ist, wie oben angedeutet, die Werttarifierung auch ein Mittel einer nach dem reinen Unternehmungsinteresse gerichteten („privatkapitalistischen") Betriebsführung. Ohne die Problematik ihres Verhältnisses hier näher behandeln zu können, läßt sich allgemein sagen, daß das Preisniveau eines volkswirtschaftlichem Ziele dienenden Werttarifsystems

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

porte führt eine weitere Wirkung mit sich, nämlich eine Verstärkung des Wettbewerbs in der Produktion. Wenn auch keineswegs jeder Wettbewerb eine Ertragssteigerung bewirkt, so kann dies doch für die Mehrzahl der Fälle gelten. Diese Wettbewerbsvermehrung ist hiernach ebenfalls als ein Ziel auf Wahrung volkswirtschaftlicher Interessen gerichteter Betriebsführung zu betrachten.

In manchen Fällen kann das Verkehrsvermehrungsinteresse der Eisenbahn sie in Konflikt mit anderen Interessen bringen. Hier muß dann bei volkswirtschaftlicher Einstellung das größere der Hebung des Wirtschaftsertrages dienende Interesse obsiegen. So ist es denkbar, daß die Bahn durch Heranziehung von Auslandstransporten gleichzeitig inländische Produzenteninteressen schädigt. Hier bedarf es dann eines Vergleichs des Gewinnes der Eisenbahn mit dem Gewinnentgang des Produzenten (eine nicht leicht durchführbare Aufgabe!), um den volkswirtschaftlich zweckmäßigen Weg zu finden. Ebenso ist es möglich, daß eine Eisenbahn andere Verkehrsmittel durch Ausnutzung deren regionaler oder temporärer Schwächen niederzuringen versucht unter gleichzeitiger Schadloshaltung an anderen Stellen, um nachher den ganzen Verkehr bedienen zu können, wobei sie wahrscheinlich diesen infolge des Verkehrszuwachses billiger pro Leistungseinheit bewerkstelligen können wird als ihren bisherigen Verkehr allein (sofern keine Ausnutzung der errungenen Monopolstellung erfolgt). Unter volkswirtschaftlichem Gesichtspunkt wird hingegen zu fragen sein, ob nicht bei Aufrechterhaltung der anderen Verkehrsmittel insgesamt eine billigere bzw. bessere Bedarfsbefriedigung erfolgt.

Ist mit der „Hebung des volkswirtschaftlichen Ertrages" ein klares Ziel einer den Interessen der Volkswirtschaft dienenden Betriebsführung erkannt, so verschwimmt es völlig, wenn man noch einen anderen Gesichtspunkt in die volkswirtschaftlich orientierte Betriebsführung hineininterpretieren will, nämlich den der Förderung von Teilgliedern auf Kosten des Gesamtertrages. Hierbei kann es sich handeln um die Förderung bestimmter Bevölkerungsschichten (so aus sozialen Erwägungen), die Förderung bestimmter Gewerbezweige, die Förderung bestimmter Wirtschaftsgebiete. Mit hierunter fallen ebenfalls Maßnahmen, die zur Erreichung nationalwirtschaftlicher Autarkie ergriffen

---

unter dem eines „privatkapitalistischen" liegen muß. Das Ausmaß der Staffelung bei einem volkswirtschaftlich gerichteten Werttarifsystem läßt sich, soweit ich bislang übersehe, theoretisch nicht deduzieren.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

werden. Es kann natürlich sein, daß Maßnahmen vorgenannter Art sich dem größeren Ziel, „Hebung des volkswirtschaftlichen Ertrages", einordnen. Aber sehr oft werden sie diesem gerade entgegengesetzt sein, d. h. sie erbringen wohl eine Hebung des Wirtschaftsertrages bei den geförderten Teilen, aber auf Kosten des Ganzen. Hier handelt es sich dann um Realisierung wirtschaftlich-politischer Ideale, deren Verfechtung wohl im Interesse des Staatsganzen gelegen sein kann (oder auch nicht!), die aber in ausgesprochenem Gegensatz zu rein wirtschaftlicher Zielsetzung stehen.

Die große Frage ist nun, ob der D.R.G. mit der Richtlinie der Betriebsführung „unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft" auch Förderungsaufgaben, die mit einer Minderung des volkswirtschaftlichen Ertrages verknüpft sind, zugewiesen sind[18]. Ich möchte sie verneinen, weil andernfalls der D.R.G. überhaupt kein Ziel gewiesen wäre, sie vielmehr widersprechenden Idealen zu dienen hätte. Sie würde zugleich zum Herrscher über die Wirtschaftspolitik, indem sie bald rein volkswirtschaftliche, bald wirtschaftlich-politische Gesichtspunkte berücksichtigen könnte. Ich halte hiernach dafür, daß die D.R.G. Preissenkungsanträge, deren Erfüllung wohl der Hebung eines Teilgliedes der Wirtschaft dienen, indessen den volkswirtschaftlichen Gesamtertrag vermindern würden, für ihr Teil abzuweisen hat[19]. Dagegen kann die Reichsregierung (Reichsverkehrsminister) zufolge § 33 (5) n.R.G. Tarifänderungen dieser Art verlangen. Auf diese Weise wird zugleich eine Trennung zwischen der rein wirtschaftlichen Arbeit der D.R.G. und der politischen Wirksamkeit der Regierung durchgeführt.

---

[18] Die Gesetzgeber dürften sich über die in dem Wortsatz der Richtlinie liegende Problematik selbst kaum völlig klar gewesen sein, jeder vielmehr an einen oder mehrere verschiedene Punkte gedacht haben, ohne die Gegensätzlichkeit zu erkennen. Auch von seiten der D.R.G. ist, soweit ich übersehe, eine prinzipielle Klärung noch nicht gegeben bzw. angestrebt worden. Nach den Äußerungen ihrer maßgebenden Persönlichkeiten faßt sie den Begriff des Dienstes an der deutschen Volkswirtschaft, worin sie mit Recht ihre Aufgabe erblickt, sehr weit. Sarter-Kittel (Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 2. Aufl., Berlin 1927, S. 119) erklären: „Was im einzelnen zu den volkswirtschaftlichen Pflichten gehört, ist Tatfrage und von Fall zu Fall zu entscheiden ..."

[19] Die Schwierigkeit, gelegentlich wohl auch Unmöglichkeit, „Förderungsanträge", die eine Minderung des volkswirtschaftlichen Ertrages bedeuten, von solchen, die sich dem Ziele der Ertragshebung einordnen, zu unterscheiden, sei dabei nicht verkannt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

IV. Der Betriebsaufbau.

a) Allgemeiner Überblick.

Die D.R.G. hat grundsätzlich den im wesentlichen auf die Verwaltungsreform von 1895 zurückgehenden Betriebsaufbau der Preußischen Staatsbahnen übernommen. Es ist ein 4-Stufen-Aufbau, dessen Stockwerke, von oben nach unten, heute sind:

1. Hauptverwaltung,
2. Direktionen,
3. Ämter,
4. Dienststellen.

Die Hauptverwaltung führt die oberste Leitung der D.R.G. am Sitz der Gesellschaft, in Berlin. Zu ihrem Geschäftskreis gehören insbesondere: „die Regelung der allgemeinen Verkehrs-, Finanz- und Personalpolitik, kaufmännische und technische Maßnahmen von grundlegender Bedeutung, vornehmlich grundlegende Fragen der Beschaffung und Konstruktion, die Verteilung der Mittel, die Festsetzung allgemeiner Dienstvorschriften für die Bediensteten, für das Kassen- und Rechnungswesen und für die Dienstzweige des Betriebs, Verkehrs und Baus, die Vertretung der Gesellschaft gegenüber dem Verwaltungsrat, auch die Vorberatung aller Vorlagen an diesen und die Vertretung der Gesellschaft gegenüber der Aufsichtsbehörde"[20]. „An der Spitze der Hauptverwaltung steht der Generaldirektor. Er ist für die gesamte Geschäftsführung der Gesellschaft verantwortlich. Er hat die endgültige alleinige Entscheidung in allen Fragen, die ihm nach der Geschäftsanweisung für die Hauptverwaltung vorbehalten sind oder die er im Einzelfalle selbst zu behandeln wünscht. Der Generaldirektor hat ein durchgreifendes Anordnungsrecht[21]." Insbesondere bestimmt er den Geschäftskreis der untergeordneten Stellen, wie Direktionen, Ämter usw. Dem Generaldirektor zur Seite steht der „Ständige Vertreter des Generaldirektors". Er erledigt laufend einen Teil der dem Generaldirektor obliegenden Geschäfte und vertritt ihn in Behinderungsfällen ganz.

Die Gliederung der Hauptverwaltung in Abteilungen und die Bestellung ihrer Leiter unterliegt der Genehmigung des Verwaltungs-

[20] Geschäftsordnung der D.R.G. vom 14. 6. 1930, gültig ab 1. 8. 1930, Ziffer 13.

[21] Geschäftsordnung, Ziffer 11.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

rates, während die Gliederung der Hauptverwaltung innerhalb der Abteilungen, die Zuteilung und Erledigung der Geschäfte vom Generaldirektor geregelt werden[22]. Die Hauptverwaltung gliedert sich zur Zeit in 6 Hauptabteilungen, deren jede von einem „Direktor der D.R.G." — in der Regel Vorstandsmitglied der D.R.G. — geleitet wird, und 4 Unterabteilungen, nämlich:

I. Verkehrs- und Tarifabteilung,
II. Betriebs- und Bauabteilung,
IIa. Bauabteilung,
III. Maschinentechnische Abteilung,
IIIa. Werkstättenabteilung,
IV. Finanz- und Rechtsabteilung,
IVa. Rechtsabteilung,
VI. Verwaltungsabteilung (einschließlich Personalangelegenheiten = frühere Abt. V),
VIa. Personalien der oberen Beamten,
VII. Einkaufsabteilung.

Außerdem besteht bei der Hauptverwaltung, dem Generaldirektor unmittelbar unterstellt, das Hauptprüfungsamt, das wie in nachgeordneter Instanz die Prüfungsämter bei der Gruppenverwaltung Bayern, den nichtbayerischen Reichsbahndirektionen und dem Reichsbahn-Zentralamt, der Wirtschafts- und Rechnungsprüfung dient.

Unter der Hauptverwaltung stehen, regional nebeneinander, die Direktionen, deren Zahl sich bis zum 1. 4. 1930 auf 30 belief. Während 24 unmittelbar der Hauptverwaltung unterstehen, ist für die restlichen, nämlich die das frühere bayerische Staatsbahnnetz umfassenden Direktionen eine Zwischeninstanz, die Gruppenverwaltung Bayern, eingeschaltet[23]. Sie „behandelt selbständig alle die Angelegenheiten ihres Bereichs, die nicht wegen ihrer besonderen Bedeutung oder weil sie über

[22] Geschäftsordnung, Ziffer 12.

[23] Die direkt der Hauptverwaltung unterstehenden Direktionen sind: Altona, Berlin, Breslau, Dresden, Elberfeld (neuerdings: Wuppertal), Erfurt, Essen, Frankfurt a. M., Halle, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Köln, Königsberg, Magdeburg, Mainz, Münster, Oldenburg, Oppeln, Osten (Sitz: Frankfurt a. d. O.), Schwerin, Stettin, Stuttgart, Trier. Die der Gruppenverwaltung Bayern unterstellten Direktionen sind: Augsburg, Ludwigshafen, München, Nürnberg, Regensburg, (Würzburg).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ihren Geschäftsbereich hinaus wirken können, von der Hauptverwaltung selbst zu erledigen sind"[24]. Im einzelnen ist Geschäftskreis und Gliederung der Gruppenverwaltung Bayern durch eine vom Generaldirektor erlassene Geschäftsanweisung geregelt. Der Leiter der Gruppenverwaltung Bayern ist Direktor und Vorstandsmitglied der D.R.G. Die Gruppenverwaltung besteht aus 2 Abteilungen: Verwaltungs- und Verkehrsabteilung einerseits, Technische und Betriebsabteilung andererseits. Daneben bestehen bei ihr 9 zentrale Ämter, die bestimmte Gebiete für die bayerischen Direktionen gemeinschaftlich bearbeiten, nämlich Zentral-Personal-, Prüfungs-, Verkehrs-, Tarif-, Bau-, Maschinen-, Wohlfahrtsamt und je eine Verkehrskontrolle (Einnahmenprüfung und -Abrechnung) für den Personen- und Güterverkehr.

Durch den — wie später zu zeigen politisch bedingten — Bestand der Gruppenverwaltung Bayern ist das allgemeine Aufbauprinzip der D.R.G., das sogenannte Direktionssystem, durchbrochen zugunsten eines anderen Systems, des sogenannten Gruppensystems. Während das Direktionssystem die Oberleitung auf die Instanzen Zentrale (Hauptverwaltung) und Direktion verteilt, steht bei dem Gruppensystem zwischen Zentrale und Direktion als betontes Organ die Gruppe, an die einerseits von der Zentrale bestimmte Befugnisse delegiert sind, während andererseits von ihr verschiedene Funktionen erfüllt werden, die sonst den Direktionen zufallen.

Die Vorteilhaftigkeit von Direktion- oder Gruppensystem gehört zu den umstrittensten Fragen der Eisenbahnorganisation. Zugunsten des Gruppensystems wird vornehmlich geltend gemacht, daß durch die Schaffung selbständig wirtschaftender Gruppen dank der gehobenen Verantwortung dieser Organe eine lebhaftere Ökonomisierung des Eisenbahnbetriebs zu erwarten sei, und daß den regionalen Verhältnissen und Interessen besser Rechnung getragen werden könne. Dagegen wird insbesondere das Bedenken der Beeinträchtigung der Einheitlichkeit des Gesamtbetriebes und der Verminderung der Selbständigkeit der Direktionen erhoben. Auch der Umstand, daß das Gruppensystem einen Fünf-Instanzen-Zug (Dienststelle-Amt-Direktion-Gruppe-Zentrale) bringt, kann als nachteilig betrachtet werden. Indessen ist dies zu vermeiden, indem man eine andere Instanz, nämlich das Amt, verschwinden läßt. Dies kann geschehen, wenn man die Zahl der der Gruppe unterstehen-

[24] Geschäftsordnung, Ziffer 14.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

den Direktionen relativ hoch wählt, so daß ihnen die Durchführung der örtlichen Aufsicht möglich wird. Die Bundesbahnen Österreichs und der Schweiz können als Repräsentanten des Gruppensystems letztgezeigter Art betrachtet werden; allerdings fällt bei ihnen Gruppe und Hauptverwaltung („Generaldirektion") zusammen.

Im Gegensatz zu dem bayerischen Netz sind die Eisenbahnverwaltungen der anderen Mittelstaaten (Sachsen, Württemberg, Baden, Mecklenburg, Oldenburg)[25] einfach den bisherigen preußischen Direktionen gleichgeordnet worden. Ihre „Generaldirektionen" wurden ebenso wie die preußischen „Eisenbahndirektionen" Juli 1923 in „Reichsbahndirektionen" (R.B.D.) umbenannt. Da man bislang an der Abgrenzung der so übernommenen Eisenbahnnetze nichts geändert hat, zeigen sich sehr große Abweichungen von der Durchschnittsgröße einer R.B.D. von 1800 km. So hat die das frühere sächsische Netz umfassende R.B.D. Dresden als größte einen Umfang von 3450 km, die das frühere oldenburgische Netz umfassende R.B.D. Oldenburg als kleinste nur von 700 km, wogegen Stuttgart (Württemberg) und Karlsruhe (Baden) das Durchschnittsmaß leicht überschreiten, Schwerin (Mecklenburg) beträchtlich dahinter zurückbleibt. Auch sonst zeigen sich, teils durch die Wirtschaftsverhältnisse der einzelnen Bezirke, teils durch die Abtretungen auf Grund des Vertrags von Versailles bedingt, starke Unterschiede in der Netzgröße (Königsberg 3220 km, Oppeln 970 km, Berlin 820 km)[26]. Das Streben der Hauptverwaltung der D.R.G. geht neuerdings auf eine Verminderung der Direktionen von 30 auf gegen 20,

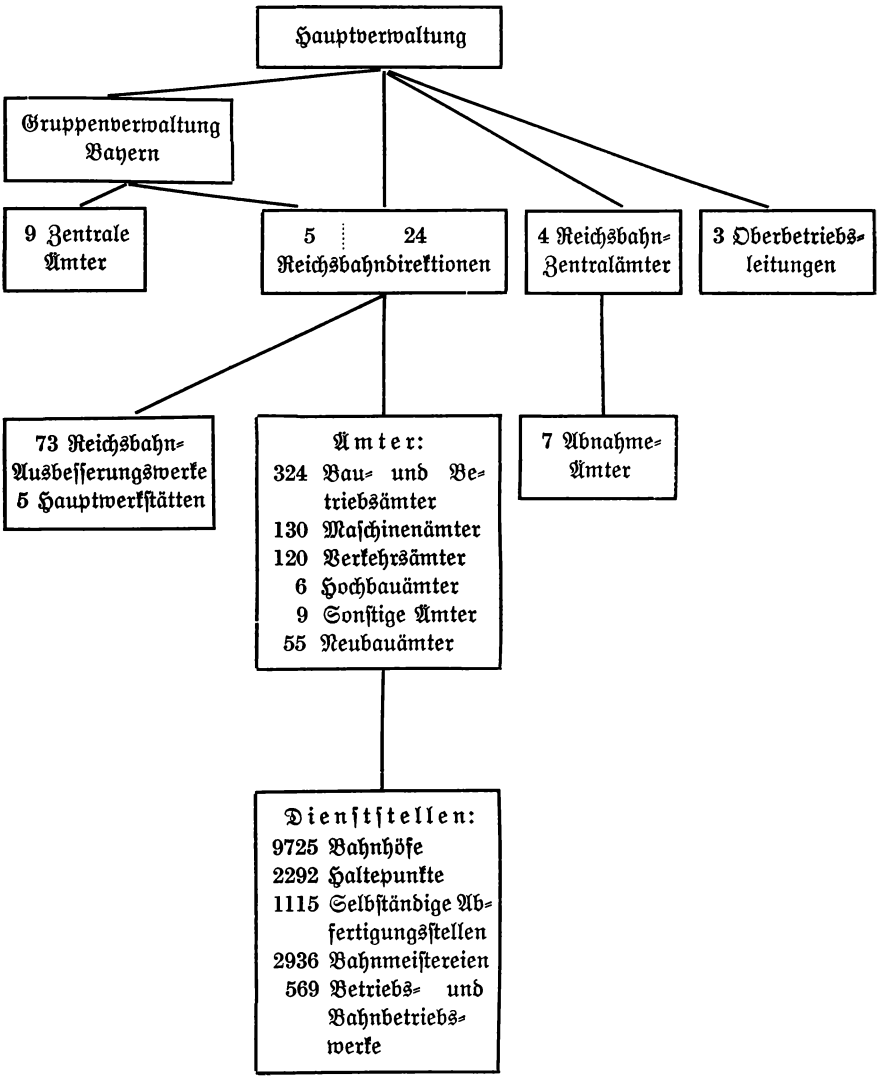
---

[25] Hessen hatte bereits 1896 seine Eisenbahnen in eine Betriebsgemeinschaft mit den Preußischen Staatsbahnen eingebracht. Es bestand seitdem eine Preußisch-Hessische Eisenbahndirektion in Mainz.

[26] Die Netzgröße allein sagt natürlich nichts über die Bedeutung einer R.B.D. aus. Vielmehr kommt es auf den ab-, durch- und zugehenden Verkehr an. Die verschiedenen Verkehrsleistungen auf einen bestimmten allgemeinen Maßstab umzulegen, um so die Bedeutung einer Direktion exakt zu erfassen, ist unmöglich. Man kann lediglich durch Anwendung verschiedener Einzelmaßstäbe einen gewissen Gesamteindruck erhalten. Nach der Wagenstellung, der Güterversand- und der Güterempfangsmenge steht an der Spitze die R.B.D. Essen (Ruhrgebiet!), nach der Zahl der verkauften Fahrkarten die R.B.D. Berlin (Stadt- und Vorortverkehr!), nach der Zahl der Zugkilometer und des Personals die R.B.D. Dresden, die gleichzeitig in der Wagenstellung, im Güterempfang und im Fahrkartenverkauf an zweiter Stelle steht und somit sich insgesamt als „Überdirektion" dokumentiert.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Schaubild des Betriebsaufbaus der D.R.G.*



Dazu: 29 Gasanstalten, 63 Elektrizitätswerke, 1247 Wasserwerke, 6 Holztränkungsanstalten.

---

* Nach den Angaben im Reichsbahn-Handbuch 1929 unter Berücksichtigung der 1930 erfolgten Neu-Organisation des Reichsbahn-Zentralamtes und der Ämter im Bereich der Gruppenverwaltung Bayern, der R.B.D. Oldenburg und Karlsruhe.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wovon sie sich trotz der hohen Verschmelzungskosten und der Geschäftshäufung der weitgedehnten Direktionen Ersparnisse verspricht. Als erste ist zum 1. 4. 1930 die R.B.D. Würzburg aufgelöst, d. h. zum größten Teil mit der R.B.D. Nürnberg vereinigt worden.

Aufgabe der Direktionen ist die Führung der laufenden Verwaltung ihres Bezirks, insbesondere die Betriebs- und Verkehrsabwicklung sowie die Erledigung aller Geschäfte, soweit sie nicht den nachbenannten Instanzen übertragen sind. „Die Reichsbahndirektionen werden von Präsidenten geleitet, die für die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens und für die Verkehrsbedienung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten innerhalb ihrer Bezirke verantwortlich sind[27]." Die Erledigung der einzelnen Geschäfte erfolgt durch für ihren Geschäftskreis verantwortliche Dezernenten. Die Zahl der Dezernate bei den verschiedenen Direktionen zeigt große Unterschiede; doch besteht ein allgemeines genummertes Dezernatsschema (z. B. 1. Finanzen, 2. Arbeiterfragen, 7. Beförderung, 8. Gütertarife, 9. Personentarife). Die Dezernate sind zu Abteilungen, und zwar unter Berücksichtigung des Verwandtschaftsverhältnisses der Dienstzweige, doch mit Abweichungen zwischen den verschiedenen Direktionen, zusammengefaßt. Die Zahl der Abteilungen schwankt zwischen 2 und 5 (R.B.D. Berlin 7). Durch die Einrichtung der Abteilungen ist die unmittelbare Verbindung zwischen Präsident und Dezernent nicht aufgehoben. Die Abteilungsleiter, die jeweils selbst ein Dezernat bekleiden, haben vornehmlich den Präsidenten in der Leitung der Direktion zu entlasten und zu beraten und außerdem für das einheitliche Arbeiten in der Abteilung zu sorgen.

Für eine Reihe von Aufgaben hat es sich zweckmäßig erwiesen, diese nicht durch die einzelnen Direktionen, indessen auch nicht durch die Hauptverwaltung bearbeiten zu lassen. Man hat hierfür die Einrichtung der „Geschäftsführenden Direktionen" — eine begrenzte Verwirklichung des Gruppenprinzips! — geschaffen, die für eine Anzahl von Direktionen (Gruppenbezirk), teilweise auch für den Gesamtbereich der Reichsbahn bestimmte Geschäfte gemeinsam erledigen. Ein Teil der Materien wird durch die Geschäftsführenden Direktionen federführend für die anderen unter deren Beteiligung, ein anderer Teil unter gänzlicher Ausschaltung der anderen Direktionen des Gruppenbezirks bearbeitet. Geschäftsführende Direktionen bestehen auf folgenden Ge-

[27] Geschäftsordnung, Ziffer 16.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bieten: a) Fern-Personenverkehr und Fahrplanverhandlungen mit dem Ausland, b) Auslandstarife in Personentarifverbänden, c) Auslandstarife in Gütertarifverbänden, d) bestimmte Normaltarif-Gütergruppen und Güter-Ausnahmetarife, e) Verkehrskontrolle (Abrechnung), f) Fernmeldewesen, g) Unterrichts- und Bildungswesen, h) Fahrkartendruck und -verwaltung, i) Druck und Beschaffung von Drucksachen, Schreib- und Zeichenstoffen, k) Wärmewirtschaft, l) Werkstättenwesen, Werkstoffbeschaffung. Die letzte Materie ist die bedeutendste. Die hier bestehenden 10 Geschäftsführenden Direktionen[28] erledigen die Ge-Geschäfte durch besondere Werkstättenabteilungen unter völliger Ausschaltung der übrigen Direktionen.

Für weitere bestimmte Funktionen wurde ein zentrales Organ, indessen getrennt von der Hauptverwaltung, geschaffen: das Reichsbahn-Zentralamt. Als wesentlichste Aufgaben fielen ihm zu: 1. die zentrale Beschaffung einschließlich der Bauüberwachung und Abnahme, 2. die Vorbereitung von Musterentwürfen und die Durchführung von Versuchen (= Sorge für den technischen Fortschritt), 3. der Ausgleich der Güterwagen im Gesamtbereich der D.R.G. (Hauptwagenamt). Dem Reichsbahn-Zentralamt unterstellt wurden die mechanische Versuchsanstalt und 7 Abnahmeämter. Das Reichsbahn-Zentralamt befand sich jahrelang im Schwebezustand einer Umorganisation. Eine Lösung dieser Organisationsfrage wurde versucht, indem das Reichsbahn-Zentralamt zum 1. 12. 1930 in vier selbständige, indessen in näherer Verbindung stehende Reichsbahn-Zentralämter (R.Z.) umgebildet wurde: das R.Z. für Bau- und Betriebstechnik (mit Hauptwagenamt), das R.Z. für

---

[28]

Geschäftsführende R.B.D.	Zugeteilte R.B.D.
Altona	Altona, Hannover, Münster, Oldenburg, Schwerin
Berlin	Berlin, Osten, Stettin
Breslau	Breslau, Oppeln
Dresden	Dresden, Erfurt, Halle, Magdeburg
Zentral-Maschinenamt München	Augsburg, Ludwigshafen, München, Nürnberg, Regensburg, (Würzburg)
Kassel	Frankfurt a. M., Kassel, Mainz
Köln	Elberfeld, Essen, Köln, Trier
Karlsruhe	Karlsruhe
Stuttgart	Stuttgart
Königsberg	Königsberg

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Maschinenbau, das R.Z. für Einkauf und das R.Z. für Rechnungswesen.

Den Direktionen gleichgeordnete Instanzen stellen schließlich die Oberbetriebsleitungen dar. Sie wurden 1916/17 eingerichtet zur Überwindung der damaligen Betriebsschwierigkeiten über die Grenzen der einzelnen Direktionen hinaus. Ihre Hauptaufgabe besteht in der Beobachtung von Verkehr und Betrieb und helfendem Eingriff bei auftauchenden Schwierigkeiten, ist also in erster Linie präventiver Art. Sie bemühen sich weiter um die Hebung der Leistungsfähigkeit und Förderung der Einheitlichkeit und Wirtschaftlichkeit des Betriebs- und Güterbeförderungsdienstes im Verkehr zwischen den Direktionen. Es bestehen 3 Oberbetriebsleitungen: Ost in Berlin, West in Essen, Süd in Würzburg.

Unter den Direktionen stehen als dritte Instanz die Ämter. Ihnen obliegt die Überwachung des örtlichen Dienstes. Ihre Gliederung lehnt sich an die großen Dienstzweige: Bau, Betrieb, Verkehr[29], Maschinendienst an. Zwischen den preußisch-hessischen und den süddeutschen Staatsbahnen bestand ein beachtlicher Unterschied in der Ämter-Organisation, insofern bei ersteren Bau und Betrieb zu einem Amt („Betriebsamt") vereinigt waren, dem das Verkehrsamt gegenüberstand, wogegen bei letzteren Betrieb und Verkehr („Betriebsinspektion") zusammengefaßt waren und die Bauinspektion für sich bestand. Eine Sonderstellung nahm Sachsen ein, wo über der Ämterlinie 6 Betriebsdirektionen standen. Hinsichtlich der Maschinenämter ebenso der Werkstätten herrschte im wesentlichen Gleichheit zwischen den Staatsbahnverwaltungen. Während die Reichsbahn zunächst die Verschiedenheiten des Ämteraufbaus der Staatsbahnen fortbestehen zu lassen gedachte, hat sie sich in jüngster Zeit zur Vereinheitlichung, und zwar zur Übertragung des preußisch-hessischen Prinzips auf die süddeutschen Bahnen, entschlossen. Sie opfert hiermit die Möglichkeit, durch verschiedene Organisationsformen über ein breiteres Versuchs- und Erfahrungsfeld zu verfügen, dem Gesichtspunkt der direkten Kostenersparnis durch allgemeine Annahme eines derzeit als wirtschaftlicher betrachteten Systems. Die preußisch-hessische Ämterorganisation wurde eingeführt bei der R.B.D. Dresden zum 1. 2. 1929, bei der R.B.D. Stuttgart zum

[29] „Verkehr" bedeutet im deutschen Eisenbahn-Dienst-Sprachgebrauch: Umgang zwischen Eisenbahn und Publikum, wogegen „Betrieb" die Bildung und Durchführung der Züge einschließlich des Sicherungswesens umfaßt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

1. 4. 1929, im Bereich der Gruppenverwaltung Bayern und bei der R.B.D. Oldenburg zum 1. 4. 1930, schließlich bei der R.B.D. Karlsruhe zum 1. 11. 1930. Vereinzelt hat die D.R.G. für Nebenbahnlinien sogenannte Einheitsämter eingesetzt, die Bau, Betrieb und Verkehr, zum Teil auch den Maschinendienst in sich vereinigen. Eine Sonderstellung nehmen schließlich die Neubauämter ein, die für größere Bauten von Fall zu Fall eingerichtet und nach Bauvollendung wieder aufgelöst werden.

Die unterste Instanz sind die sogenannten Dienststellen. Sie leisten den eigentlichen ausführenden Dienst. Als Dienststellen kommen insbesondere in Betracht: Bahnhöfe, Bahnmeistereien, Bahnbetriebswerke, auf großen Bahnhöfen weiter besondere Bahnhofskassen, Fahrkartenausgaben, Gepäckabfertigungen usw.

Wie hinsichtlich der Organisationsformen die Verreichlichung der deutschen Eisenbahnen sich vornehmlich erst in den letztvergangenen Jahren auswirkte und noch keineswegs abgeschlossen ist, so hat auch der Aufgabenbereich der verschiedenen Instanzen erst in der jüngsten Vergangenheit eine einheitliche Festlegung erfahren. Es sind für das ganze Reichsbahngebiet geltende Geschäftsanweisungen erlassen worden: 1927 für die Direktionen, 1928 für die Ämter, 1929 für die Dienststellen, wodurch Aufgaben, Zuständigkeiten und Geschäftsgang einheitlich geregelt wurden.

b) Die bundesstaatlichen Bindungen.

Die D.R.G. erscheint dem gesamten Volke wie dem einzelnen Kunden gewöhnlich als gewaltige Einheit. Gleichwohl trägt dieses Unternehmen trotz aller Vereinheitlichungsarbeit, wie schon bei Betrachtung des regionalen Betriebsaufbaus angedeutet, noch manche bundesstaatlichen Züge. Ihre Erklärung findet diese Erscheinung im letzten Grunde einmal in der räumlichen Tatsache der Erstreckung über ein für europäische Verhältnisse sehr großes Gebiet — keine Eisenbahnunternehmung in Europa (ohne U.d.S.S.R.) kann sich an Ausdehnung mit der D.R.G. vergleichen —, ein andermal in der geschichtlichen Tatsache des Werdens aus den früheren 8 Staatsbahnen. Während für einen Teil der bundesstaatlichen Züge als Übergangszustand ein Verschwinden in Zukunft feststeht, handelt es sich zu einem anderen Teil um Dauerbindungen, die das Reich sich von den Bundesstaaten bei Übernahme der Bahnen auferlegen ließ. Sie sind durchgängig fixiert in dem Reichs-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gesetz betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. 4. 1920. Diese Bindungen tragen teilweise rein politischen Charakter: Die Bundesstaaten (= Länder), die mit den Staatsbahnen zugleich auf ein bedeutendes Instrument ihrer Herrschaft verzichteten, suchten sich doch weiter einen gewissen Einfluß zu wahren. Zum anderen Teil sind es wirtschaftspolitische Momente, die, mit den politischen eng verschwistert, die Länder veranlaßten, die Bindung bestimmter höherer Verwaltungsorgane der Reichsbahn an ihre Gebiete durchzusetzen. Denn hiermit sicherten sie ihrem Land sowohl entsprechende Berücksichtigung bei den eisenbahnpolitischen Maßnahmen wie die mit dem Sitz einer größeren Verwaltung verknüpften wirtschaftlichen Vorteile. Das Erbgut deutscher Wirtschaftspolitik, der Gesichtspunkt der Dezentralisation, fand hier deutlichen Niederschlag. *Auf der anderen Seite muß betont werden, daß solche der politischen* und wirtschaftspolitischen Sphäre entspringende Bindungen geeignet sein können, die wirtschaftlichste Gestaltung der Organisation zu hemmen. Es ergibt sich daher für den objektiv eingestellten Beurteiler die Notwendigkeit, wirtschaftspolitische Zweckmäßigkeit und reine Wirtschaftlichkeit gegeneinander abzuwägen, wobei sich indessen bei der Heterogenität der Kriterien subjektive Momente nicht ausschalten lassen.

Die Betrachtung der wichtigsten bundesstaatlichen Züge in der Organisation der D.R.G. zeigt sogar im Verwaltungsrat — wiewohl weder Reichsbahngesetz noch Gesellschaftssatzung eine entsprechende Vorschrift enthalten — einen bundesstaatlichen Einschlag. Auf Grund von „Erklärungen", die der Reichsverkehrsminister mit den Regierungen der Länder Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden im Frühjahr 1924 austauschte und die die Bestellung von Vertretern der Länder in dem zufolge der Notverordnung vom 12. 2. 1924 in Aussicht genommenen Verwaltungsrat vorsahen, beanspruchten die Regierungen der genannten Länder die Überlassung von Sitzen im Verwaltungsrat der D.R.G., wogegen das Reich diese Ansprüche als ungerechtfertigt zurückwies. Der Staatsgerichtshof für das Deutsche Reich erkannte durch Urteil vom 7. 5. 1927 das Recht Preußens, durch Urteil vom 25. 11. 1930 auch das Recht Bayerns, Sachsens, Württembergs und Badens auf Benennung je eines Verwaltungsratsmitgliedes für die D.R.G. an: ein sehr anfechtbares Urteil, dem das Reich aber stattgeben mußte.

Für die Verbindung zwischen den Länderregierungen und den maßgebenden Organen der Verwaltung der D.R.G. ist die Regelung ge-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

troffen, daß einer der Direktoren der Hauptverwaltung mit der besonderen Wahrnehmung der Interessen Preußens betraut ist, ebenso der Leiter der Gruppenverwaltung Bayern mit derjenigen Bayerns, während für die übrigen Länder die zuständigen Direktionspräsidenten die Fühlung wahrzunehmen haben.

Eine weitere, dem Länderinteresse entgegenkommende Bindung ist in den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes über den landsmannschaftlichen Charakter der D.R.G. zu erblicken. In enger Anlehnung an die im Art. 16 der Reichsverfassung für die Reichsverwaltung getroffene Regelung, indessen unter Verzicht auf noch weiterreichende Bestimmungen des Staatsvertrages über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, ist hier festgelegt, daß die Bediensteten der D.R.G. in der Regel in ihrem Dienstbezirk Landesangehörige sein sollen, und daß sie auf ihren Wunsch in ihren Heimatgebieten zu verwenden sind, soweit dies möglich ist und nicht Rücksichten auf ihre Ausbildung oder Erfordernisse des Dienstes entgegenstehen.

Weitaus am bedeutendsten sind die organisatorischen Bindungen hinsichtlich des Betriebsaufbaus, die im Schlußprotokoll zu § 24 des Staatsvertrages enthalten und auch im Reichsbahngesetz größtenteils aufrecht erhalten sind (im Gegensatz zu einigen noch weitergehenden, später vom Reich gemachten Zugeständnissen; vgl. § 43 n.R.G.). Hiernach muß sich in jedem der früheren Staatsbahnländer dauernd der Sitz mindestens einer höheren Reichsbahnbehörde für die Verwaltung eines Eisenbahnbezirks befinden. Darüber hinaus ist speziell für Bayern festgelegt, daß dem Grundsatz einer voll wirksamen Dezentralisation nach verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten nur Rechnung getragen werden könne, wenn der Sitz der bayerischen Landesregierung als Hauptstadt einer größeren politischen Gemeinschaft und Mittelpunkt eines einheitlichen Wirtschaftsgebietes auch ferner der Sitz einer im wesentlichen das bayerische Wirtschaftsgebiet zusammenfassenden Reichseisenbahnbehörde bleibe, deren Zuständigkeiten nach dem Grundsatze einer voll wirksamen Dezentralisation zu bemessen seien. Dieser Bindung steht das Anerkenntnis der Länder gegenüber, daß die Neuordnung der Reichseisenbahnverwaltung nach verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Grundsätzen vorzunehmen ist. Damit ist auf eine Deckung der Eisenbahnverwaltungsbezirke mit den Grenzen der Länder Verzicht geleistet, der Weg für einen wirtschaftlichen Aufbau grundsätzlich also frei. Nachdem die funktionelle Vereinheitlichung der D.R.G.-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Dienststellen durchgeführt ist, ist der regionale Neubau, d. h. die Beseitigung unzweckmäßiger Zerreißung eisenbahntechnisch und wirtschaftlich zusammengehöriger Gebiete durch die Ländergrenzen in verschiedene Direktionen, die große Aufgabe der nächsten Zukunft[30]. Sie verknüpft sich mit der oben erwähnten Verminderung der Zahl der Reichsbahndirektionen.

Im folgenden sei die Problematik dieser Neugestaltung für ein Teilgebiet, nämlich den Südwesten Deutschlands, skizzenartig umrissen: Hier bestehen zur Zeit 4 Reichsbahndirektionen[31]: Frankfurt, Mainz, Ludwigshafen und Trier, ferner die Eisenbahndirektion des bis 1935 dem Deutschen Reiche vorenthaltenen Saargebiets in Saarbrücken. Am einfachsten liegen die Dinge hinsichtlich Trier und Saarbrücken. Die Wiedervereinigung dieser 1920 durch den Spruch der Politik zerrissenen Direktionen, die beide an Kleinheit, Trier insbesondere unter der Armut seines Bezirks leiden, mit dem Sitz in Saarbrücken, dem betonten Hauptplatz des äußersten Südwestens, ist das Gegebene. Dabei wird

---

[30] Die Ankündigung der Inangriffnahme dieser Aufgabe brachte der amtliche Bericht über die Sitzung des Verwaltungsrates der D.R.G. am 22./23. 9. 1930: „Der Verwaltungsrat hat beschlossen, daß die aus der Zeit der Staatsbahnverwaltungen übernommene Zahl und Einteilung der Direktionsbezirke den verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Erfordernissen angepaßt werden muß, wobei auch an den früheren Eisenbahngrenzen der Länder nicht haltgemacht werden kann. In Ausführung dieses Beschlusses wird der Bezirk der R.B.D. Magdeburg den benachbarten Direktionsbezirken, insbesondere Hannover und Halle, zugeteilt werden. Der Verkehrskontrolldienst verschiedener Direktionsbezirke wird in Magdeburg vereinigt... Gleichzeitig billigte der Verwaltungsrat die vom Generaldirektor unternommenen Schritte zu einer nicht mehr vermeidbaren alsbaldigen Vereinheitlichung der Reichsbahnorganisation in Leipzig, wo das aus der Zeit der Länderbahnen stammende Nebeneinanderarbeiten zweier Direktionen (= Dresden und Halle) im Bezirk Leipzig und in seinem Hauptbahnhof Schwierigkeiten und Kosten verursacht, die mit einer geordneten und übersichtlichen Verwaltung nicht vereinbar sind..." Zum eisenbahnpolitischen Problem Leipzig vgl. die ausgezeichnete Untersuchung von Dr. Kurt Giese, Neuordnung der Reichsbahndirektionsbezirke in Mitteldeutschland. Leipzig 1929. Sie enthält unter anderm auch eine allgemeingültige Untersuchung des Begriffes der „verkehrstechnischen und wirtschaftlichen Grundsätze", nach denen laut Schlußprotokoll zu § 24 des Staatsvertrages die Neuordnung zu erfolgen hat (S. 34ff.).

[31] Vgl. hierzu die dem Reichsbahn-Handbuch (Berlin 1929) beigegebenen Direktionskarten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in der Eifel zweckmäßig eine Rücküberweisung von Strecken (etwa bis Andernach—Gerolstein) an die R.B.D. Köln Platz greifen. Problematischer ist die Stellung der R.B.D. Ludwigshafen. Kein Zweifel kann hier bestehen, daß die aus der politischen Zugehörigkeit der Rheinpfalz zu Bayern sich herleitende Unterstellung der R.B.D. Ludwigshafen unter die Gruppenverwaltung Bayern unter dem Gesichtspunkt des Wirtschaftsraumes wie eisenbahnbetrieblicher Zweckmäßigkeit unhaltbar ist. Zugleich ist die R.B.D. Ludwigshafen verkehrsmäßig, vor allem räumlich eine der kleinsten Direktionen. Die Vereinigung ihrer Strecken mit einer oder mehreren anderen Direktionen legt sich daher nahe. Zuvor ist aber die Frage zu klären, ob sich dies mit den Bayern gegenüber eingegangenen Bindungen vereinen läßt. Ich persönlich bin geneigt, sie zu bejahen. Denn einmal gehört die Pfalz nicht zu dem „einheitlichen Wirtschaftsgebiet", dessen Hauptstadt München ist. Ein andermal soll die Gruppe Bayern auch nur „im wesentlichen das bayerische Wirtschaftsgebiet" zusammenfassen, so daß die Verbindung des Pfalzbahnnetzes mit dem anderer Gaue zulässig erscheint. Man kann nun einmal an eine Zuschlagung der R.B.D. Ludwigshafen zur R.B.D. Mainz denken. Dafür sprächen die Umstände, daß auch die R.B.D. Mainz in die untere Hälfte der Reichsbahndirektionen gehört, die Vereinigung von Mainz und Ludwigshafen hingegen eine genügend starke Direktion ergäbe, daß man damit am linken Rheinufer von Koblenz bis Lauterburg eine für den Durchgangsverkehr zu begrüßende einheitliche Direktion gewänne, daß die Erzeugungsstruktur des Gebietes der R.B.D. Mainz und Ludwigshafen manche Gemeinsamkeit (Weinbau, chemische, Maschinen- und Lederindustrie!) aufweist. Dem steht aber die Tatsache entgegen, daß die Pfalz um Ludwigshafen wirtschaftlich viel stärker nach Mannheim inkliniert, daß Mannheim-Ludwigshafen zusammen das Zentrum des oberrheinischen Wirtschaftsraumes bilden. Unter diesem Gesichtspunkt empfiehlt sich eine Vereinigung der östlichen Strecken der Pfalz mit denen der R.B.D. Karlsruhe, während für die westlichen sich vielleicht eine Vereinigung mit Saarbrücken näherlegt. In diesem Falle bleibt die Stellung von Mainz als relativ schwacher Direktion weiter problematisch. Eine Lösung kann hier nur in einer Verbindung mit der R.B.D. Frankfurt gesucht werden. Die Einheit des Rhein-Mainischen Wirtschaftsraumes spricht sehr stark hierfür. Allerdings ergäbe die Vereinigung der Direktionen Frankfurt und Mainz eine „Überdirektion". Sie könnte indessen durch Abtretung der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

aus dem Wirtschaftsraum herausfallenden nördlichen Westerwaldstrecken, insbesondere der Sieg-Linie, an die R.B.D. Wuppertal auf ein zweckmäßiges Maß reduziert werden. Die Frage nach dem Sitz der vereinigten Direktionen Frankfurt und Mainz dürfte sich bei Betrachtung der wirtschaftlichen Bedeutung der beiden Städte ohne weiteres zugunsten Frankfurts beantworten. Dem steht jedoch die Bestimmung des Schlußprotokolls zu § 24 des Staatsvertrages entgegen; d. h. Hessen muß der Sitz einer höheren Eisenbahnbehörde[32] in Gestalt der R.B.D. Mainz erhalten bleiben. Diese politische bzw. wirtschaftspolitische Bindung des rhein-mainischen Direktionssitzes kann indessen auch vom wirtschaftlichen Standpunkt getrost hingenommen werden. Denn Mainz kann zusammen mit dem räumlich mit ihm verwachsenen Wiesbaden immerhin annähernd die halbe Wirtschaftsbedeutung Frankfurts für sich in Anspruch nehmen und den Vorteil seiner Knotenpunktlage an Rhein und Main geltend machen. Auch kann bezweifelt werden, ob eine zunehmende Wirtschaftsakkumulation in den Halbmillionenstädten auf Kosten der kleineren Zentren wirtschaftspolitisch wie rein ökonomisch zu befürworten ist. So gut man sich damit abfinden kann, daß Karlsruhe (und nicht Mannheim) der Sitz der badischen Direktion, Halle (weder Magdeburg noch Leipzig) derjenige der mitteldeutschen ist, so rechtfertigt sich auch der Sitz der rhein-mainischen Direktion in Mainz. Verzichtet man hingegen auf die Errichtung einer Direktion für den Rhein-Main-Gau, so bleibt immer noch die Möglichkeit, die R.B.D. Mainz durch Zuweisung einiger Taunus-, Hunsrück- und Pfalzstrecken von den Direktionen Frankfurt, Trier und Ludwigshafen zu verstärken.

Selbst wenn die Neuordnung der Eisenbahnverwaltungsbezirke durchgeführt sein wird, werden noch auf einem Gebiet beträchtliche bundesstaatliche Differenzen bestehen, nämlich dem der Personalwirtschaft. Hierzu stellt die D.R.G. selbst fest: „Die Verteilung der Beamten und

[32] Daß mit dem undefinierten Begriff „höhere Eisenbahnbehörde" in dem Schlußprotokoll an eine Eisenbahndirektion gedacht ist, ist fast selbstverständlich, geht auch daraus klar hervor, daß die Länder (außer Bayern) die Einschiebung einer Behörde zwischen der „höheren Eisenbahnbehörde" und dem Reichsverkehrsministerium (nämlich der Gruppeninstanz) von ihrer Zustimmung abhängig machten. Die Auffassung von Sarter-Kittel (Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 2. Aufl., Berlin 1927, S. 39), daß auch ein Amt (eines von den rund 650!) als „höhere Eisenbahnbehörde" betrachtet werden könne, erscheint mir abwegig.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der Besoldungsausgaben auf die einzelnen Besoldungsgruppen in Hundertteilen von den Gesamtzahlen ist in den einzelnen Teilen des Reichs nicht gleich. In Bayern und Württemberg ist der Anteil der Gruppen des oberen Dienstes (Gruppen 1—5) wesentlich höher als der des Reichsdurchschnitts und der der übrigen Teile des Reichsgebietes. Ferner wird ein großer Teil des Dienstes der Gruppe 3 im bayerischen und württembergischen Bereich in Preußen und den übrigen Ländergebieten von Beamten der Gruppe 6 wahrgenommen. Ähnlich liegt es auch im mittleren Dienst ... In Bayern, Württemberg, Baden und Oldenburg gestaltet sich die Personalwirtschaft kostspieliger als in Preußen, Sachsen und Mecklenburg. Diese Mängel haben zum großen Teil ihren Grund in den Rücksichten auf den Staatsvertrag über die Übernahme der Ländereisenbahnen auf das Reich. Zu ihrer Beseitigung sind noch Jahrzehnte erforderlich[33]."

Hiernach ist der Schluß nicht von der Hand zu weisen, daß auch auf diesem Gebiete gerade die Länder, die am stärksten auf ihre Eigenstaatlichkeit pochen und gegen die Reichsverwaltung eingestellt sind, in erster Linie Bayern, alsdann Württemberg, diejenigen sind, die von der Verreichlichung finanziell profitieren, insofern sie relativ mehr an Ausgaben beanspruchen, als sie an Einnahmen beisteuern; eine Tatsache, die sich übrigens nicht auf das Gebiet der Personalwirtschaft beschränkt. Vielmehr bedingt die Landschaftsstruktur der süddeutschen Länder grundsätzlich eine geringere Ertragsfähigkeit ihrer Bahnen. Die Reichsbahn mit ihrer Tarifeinheit bedeutet daher für sie eine wirtschaftliche Besserstellung gegenüber der Staatsbahnzeit.

V. Die Annexe

a) im allgemeinen.

Gibt man sich zunächst theoretisch Rechenschaft von den Möglichkeiten des Übergriffs eines reinen Eisenbahnunternehmens, das sich also auf den Transport beschränkt, auf andere Funktionen, so kann man grundsätzlich drei Sphären unterscheiden:

1. die Betätigung auf dem Gebiete der Produktion von Eisenbahnbetriebsmitteln,

[33] Geschäftsbericht 1928, S. 83/84.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

2. die Übernahme von Ergänzungsfunktionen zum Eisenbahntransport,
3. die Einspannung anderer Verkehrsmittel.

Die Motivation liegt zwischen und innerhalb dieser Expansionssphären teils gleich, teils verschieden. Abgesehen von einem dem persönlichen Machtwillen der Führer entspringenden Ausdehnungsstreben kann gemeinsam in allen drei Fällen das rein finanzielle Moment sein, durch Betätigung auf einem dieser Gebiete Reingewinn zu erzielen. Weiter kommt der Gesichtspunkt in Betracht, bei Angliederung bestimmter Betriebe in diesen mit geringeren Selbstkosten als ein selbständiges Unternehmen arbeiten zu können, da bestimmte, nicht voll ausgenutzte Institutionen des Hauptunternehmens sich mitbenutzen lassen. Auch kann der Eigenbetrieb von Annexen gelegentlich einer flüssigeren Betriebsabwicklung zwischen diesen und dem Hauptbetrieb förderlich sein. Speziell in der ersten Sphäre vermag sich das Moment der Sicherung bestimmter Güter auszuwirken. Bei der zweiten Sphäre kann insbesondere der Gedanke eine Rolle spielen, durch Angebot hochwertiger Ergänzungsfunktionen eine Vermehrung der Transportnachfrage zu bewirken. Auch auf dem dritten Gebiet vermag sich der Gesichtspunkt der Verkehrswerbung Geltung zu verschaffen, insofern der Einsatz von An- und Abfuhrtransportmitteln eine Verkehrsbelebung zur Folge haben kann.

Die Intensität, mit der die Übergriffssphären locken, ist verschieden. Grundsätzlich läßt sich sagen, daß die erste Sphäre, nämlich die Selbstherstellung der Eisenbahnbetriebsmittel, an sich wohl die größten Expansionsmöglichkeiten eröffnet, daß aber ihre anziehende Kraft nur gering ist. Denn zu sehr klaffen Herstellung von Eisenbahnbetriebsmitteln und ihre Verwendung technisch und betrieblich auseinander. Beide Gebiete zeigen ferner einen gewaltigen Kapitalbedarf, der eine Beschränkung auf ein Gebiet nahelegt. Vor allem kann aber ein Eisenbahnunternehmen damit rechnen, daß die Konkurrenz der verschiedenen Betriebsmittelproduzenten zur preiswertesten Belieferung führt. Während die Betätigung von Eisenbahnunternehmen auf dem ersten Gebiet daher nur eine Ausnahme bildet, sehen wir sie auf dem zweiten und dritten Gebiet ungleich aktiver.

In der Angliederung von Ergänzungsbetrieben bzw. in dem Verhältnis der Eisenbahnunternehmung zu solchen Betrieben ergeben sich folgende Abstufungen: Am engsten ist das Verhältnis, wenn der Neben-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

betrieb ein unselbständiges Teilglied der Eisenbahnunternehmung bildet. Etwas lockerer ist es, wenn er eine selbständige Unternehmung darstellt, deren Kapital sich in der Hand der Eisenbahnunternehmung befindet. Ein Teil des Kapitals kann auch im Besitz anderer Unternehmen sein, eventuell anderer Verkehrsunternehmen, die an dem Ergänzungsbetrieb ein gleiches Interesse haben. Die Konstitution dieses Betriebes als selbständigen Unternehmens bietet die Vorteile, daß gerade durch die Selbständigkeit Bewegungsfreiheit und Verantwortungsgefühl gehoben werden und daß das Betriebsrisiko nicht unmittelbar und bei Kapitalbeteiligung anderer Stellen nur teilweise auf der Hauptunternehmung lastet. Verzichtet die Eisenbahnunternehmung auf eine Beteiligung an dem Nebenbetrieb, so besteht vielfach die Möglichkeit, in manchen Fällen — z. B. bei allen Betätigungen Betriebsfremder innerhalb der Eisenbahnanlagen — die Notwendigkeit einer vertraglichen Regelung des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Ergänzungsbetrieb.

Der konkreten Betrachtung der wichtigsten Arten Ergänzungsbetriebe und der Beteiligung bzw. Stellung der Deutschen Reichsbahn zu diesen ist vorauszuschicken, daß die Angliederungs- bzw. Beteiligungspolitik der Deutschen Reichsbahn bzw. D.R.G. keine Züge von Planmäßigkeit oder Zielstrebigkeit zeigt. Vielmehr tragen die Angliederungs- und Beteiligungsvorgänge durchgängig individuellen Gelegenheitscharakter. D. h. die auf den einzelnen Gebieten so verschieden liegenden Verhältnisse waren jeweils für das Verfahren der D.R.G. bzw. ihrer Vorgänger maßgebend. Insgesamt erscheinen die dem Reichsbahnunternehmen inhärenten Nebenbetriebe wie die Beteiligungen der Reichsbahn im Vergleich mit dem Eisenbahnbetrieb als bescheiden, sozusagen nur als Anhängsel, wobei allerdings die Größe des Hauptkörpers diese Ansicht wesentlich bestimmt. Die in den Bilanzen der D.R.G. ausgewiesenen Posten „Beteiligungen" — sie stiegen von 6,5 Millionen RM zu Ende 1925 auf 18 Millionen RM Ende 1929 — vermögen allerdings keinen Einblick in den Umfang nebenbetrieblicher Betätigung und Beteiligung der D.R.G. zu geben, einmal, da die in das Eisenbahnunternehmen eingegliederten Nebenbetriebe naturgemäß hierunter nicht erscheinen können, ein andermal, da hierunter lediglich die seit dem 1. 10. 1924 von der D.R.G. erworbenen Beteiligungen fallen, wogegen die früher von der Reichsbahn erworbenen Beteiligungen in der Summe des Betriebsrechtes mit enthalten sind.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

b) im einzelnen.

1. Kreditwirtschaft.

Vor Feststellung der Tätigkeit der D.R.G. auf den drei eingangs des Abschnittes bezeichneten Gebieten ist ein von ihr beherrschtes Unternehmen vorzuführen, dessen wesentliche Funktionen nicht in einer der erwähnten Sphären liegen, sondern eigentlich einen integrierenden Bestandteil des Hauptbetriebes, d. h. der Eisenbahn selbst bilden: die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank-A.-G. in Berlin. Ihre zwei Hauptfunktionen sind: das Frachtenstundungsgeschäft und die Bewirtschaftung der flüssigen Gelder der D.R.G., also kassen- bzw. kreditwirtschaftliche Aufgaben, die zu allen nicht auf Barzahlung bestehenden Unternehmen gehören, die also auch durch Finanz- und Kassenstellen der D.R.G. erfüllt werden könnten. Die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank wurde 1923 als privates Unternehmen gegründet, das nach seiner Satzung jede Art bankgeschäftlicher Tätigkeit ausüben kann, indessen in erster Linie auf Grund eines mit der Reichsbahn abgeschlossenen Vertrags das Frachtenstundungsgeschäft betrieb, das seit dem 1. 3. 1924 allgemein eingeführt wurde. Diese Beziehungen und das Verlangen der Reichsbahn nach einem eigenen Institut zur bankmäßigen Verwaltung ihrer verfügbaren Gelder und zur Regelung ihres gesamten Geldumlaufs veranlaßten sie 1924 zum Ankauf der Aktienmehrheit der Bank. Die D.R.G. besitzt gegenwärtig annähernd 77 % des Aktienkapitals, während sich 18 % im Besitz der deutschen Großbanken, der Rest in verschiedenen Händen befindet.

Die durch die Bank vermittelten „Frachtenstundungen gestatten dem Versender, die für ihn aufgelaufenen Frachten nicht sofort zu bezahlen, sondern sie zweimal monatlich durch eine Pauschalzahlung auszugleichen. Die Verkehrs-Kredit-Bank gewährt diese Stundungssummen unter eigener Verantwortung; da sie jedoch die Gelder erst nach Eingang gut bringt, trägt die Reichsbahn ganz den Verlust aus der verspäteten Einzahlung der Frachteinnahmen. Die Bank erhebt vom Versender eine Frachtstundungsgebühr, die seit Dezember 1926 von 2 auf 1¼ v. T. ermäßigt worden ist, und von der sie die Hälfte an die Gesellschaft abführt... Die Gebühr läßt der Verkehrs-Kredit-Bank keinen Gewinn und reicht zweifellos nicht einmal, um die entsprechenden Verwaltungskosten zu decken. Der an die Reichsbahn abgeführte Teil der Gebühr reicht ebenfalls nicht, um den Zinsverlust zu decken, der aus dem verspäteten Eingang der Frachteinnahmen entsteht“[34]. Das Frachtenstundungsgeschäft hat sich anhaltend in aufsteigender Richtung bewegt — zweifelsohne eine Folge der entgegenkommenden Bedingungen —, so daß 1928/29 53 %, 1929/30 55 % der Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr über die Bankstundung an die D.R.G. flossen.

Die Gewinne der Bank ergeben sich aus ihrer zweiten Hauptfunktion, der Bewirtschaftung der Gelder der D.R.G. Hier bestand zunächst ein aus-

[34] Bericht Nr. 6 des Eisenbahnkommissars. In: Die Berichte des Generalagenten für den 2. Teil des 3. Planjahres. Berlin 1928. S. 298.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

geprägter Interessengegensatz zwischen der Reichsbank einerseits, die mit guten währungs- und kreditpolitischen Gründen die zentrale Führung der öffentlichen Gelder verlangte, und der Reichsbahn andererseits, die sich auf diesem Gebiet der 1924 erlangten Selbständigkeit erfreuen wollte[35]. Nachdem im Frühjahr 1927 eine vorläufige Vereinbarung zustande gekommen war, wurde die Zusammenarbeit zwischen Reichsbank und Verkehrs-Kredit-Bank durch ein neues Abkommen ab 1928 noch enger gestaltet. Hiernach „behielt die Verkehrs-Kredit-Bank zur besonderen Bewirtschaftung nur einen Betrag von ungefähr 250 Millionen RM für ihren Bedarf sowohl für das Frachtstundungsgeschäft als auch für die Vorauszahlungen an die Lieferanten der Gesellschaft. Die weiteren Gelder über diese 250 Millionen RM hinaus werden einem Sonderkonto zugeführt, das der Verkehrs-Kredit-Bank von der Reichsbank eröffnet wurde ... Die auf diese Weise bei der Reichsbank zusammengefaßten Gelder werden von der Verkehrs-Kredit-Bank im Einvernehmen mit der Reichsbank bewirtschaftet"[36]. Insgesamt handelt es sich bei den der Verkehrs-Kredit-Bank zur Verfügung stehenden Geldern um sehr große Beträge, wie der Posten „Gläubiger" (allergrößtenteils Reichsbahneinlagen) von rund 539 Millionen RM in der Bilanz für 1929, rund 416 Millionen RM in derjenigen für 1930 beweist.

Weiter wurde der Verkehrs-Kredit-Bank 1928 der Abrechnungsverkehr des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (halbmonatlicher Ausgleich der im Verrechnungsverkehr zwischen sämtlichen deutschen und verschiedenen ausländischen Eisenbahnverwaltungen entstehenden Salden) übertragen. Schließlich hat die Verkehrs-Kredit-Bank in steigendem Umfang den Betrieb von Wechselstuben auf den Bahnhöfen (Anfang 1930: 38) übernommen. Die Verkehrs-Kredit-Bank vermochte fortlaufend auf das seit 1925 4 Millionen RM betragende Aktienkapital eine Dividende von 12% zu verteilen.

2. Stromversorgung.

In der ersten Sphäre: Produktion von Eisenbahnbetriebsmitteln im weitesten Sinne hat die D.R.G. — von Hilfsbetrieben wie Gasanstalten, Elektrizitätswerken, Wasserwerken u. ä. abgesehen — grundsätzlich von einer Eigenbetätigung oder Beteiligung Abstand genommen. Eine nennenswerte Ausnahme besteht lediglich auf einem Spezialgebiet, nämlich dem der Kraftgewinnung für die elektrifizierten Strecken der Reichsbahn. Sie ist einmal zwei Beteiligungen eingegangen zur Stromversorgung des bayerischen Netzes, an der Mittlere Isar-A.-G. und an der Walchenseewerk-A.-G. (beide 1921 gegründet). An beiden Unternehmen, deren Aktienkapital 27 bzw. 5 Millionen RM beträgt, ist der bayerische Staat mit acht Neuntel, die D.R.G. mit ein Neuntel beteiligt. Beide Unternehmen haben 1927/28 4%, 1929

[35] Vgl. hierzu Hjalmar Schacht, Die Stabilisierung der Mark. Berlin 1927. S. 151 f.

[36] Bericht Nr. 7 des Eisenbahnkommissars. In: Die Berichte des Generalagenten für den 1. Teil des 4. Planjahres. Berlin 1928. S. 232.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

5% Dividende verteilt. Ein andermal hat die D.R.G. sich zwecks Sicherung des Brennstoffbedarfs für das geplante Kraftwerk der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen maßgebend (90 Kuxe von 100) an der Gewerkschaft Bach in Ziebingen bei Frankfurt a. d. O. (gegründet 1921) mit den Konsolidierten Kunitzer Braunkohlengruben in Frankfurt a. d. O. und Gewerkschaft Bund bei Rampitz beteiligt.

Bei Betrachtung der Nebenbetriebe der zweiten Sphäre, nämlich solcher, die gewisse Ergänzungsfunktionen zum eigentlichen Eisenbahntransport erfüllen, ist eine Anlehnung an den Geschäftsablauf zweckmäßig, bei dem sich die Vorgänge: Werbung — Abfertigung — Beförderung unterscheiden lassen.

3. Werbung.

Die kaufmännische Einstellung der D.R.G. (s. o.) läßt es naheliegend erscheinen, daß sie der Entwicklung eines Werbeapparates besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat. Sie konnte sich hierbei auf Einrichtungen stützen, die bereits in den Jahren der Reichsbahn als abhängigen Reichsunternehmens geschaffen worden waren. Es empfahlen sich für den Personen- und den Güterverkehr getrennte Organisationen, wobei im ersten Falle eine selbständigere Form gewählt wurde wie im zweiten.

Träger der Personenverkehrswerbung ist die Reichsbahnzentrale für den Deutschen Reiseverkehr (R.D.V.). Sie wurde 1920 durch das Reichsverkehrsministerium als „Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung E. V." gegründet, um den deutschen Reiseverkehr, in erster Linie den Fremdenverkehr nach Deutschland, daneben auch den innerdeutschen zu fördern. Anfang 1928 erfolgte die Umformung unter zuvorgenannter Bezeichnung in eine G. m. b. H., deren sämtliche Anteile in der Hand der D.R.G. liegen. Die R.D.V. betreibt die Werbung vornehmlich durch Herstellung und Verbreitung von Werbemitteln (Schriften, Plakate, Filme) und Unterstützung von verkehrsfördernden Veranstaltungen. Eigene Werbebüros unterhält sie in Berlin, London, New York und Paris, Vertretungen in Wien, Prag, Budapest, Mailand, Zürich, Rotterdam, Kopenhagen, Göteborg, Habana (Kuba), Buenos Aires.

Für die Güterverkehrswerbung besteht einmal, vornehmlich für die internationalen Beziehungen, das Werbebüro der D.R.G. für den Güterverkehr in Berlin (seit 1925). Hauptaufgaben sind: Beobachtung des Güterverkehrs in außerdeutschen Ländern, soweit der Verkehr für eine Leitung über Strecken der D.R.G. und über deutsche Seehäfen in Betracht kommt; Förderung des Verkehrs von, nach und durch Deutschland durch Nachweis günstiger Beförderungsgelegenheiten; Unterstützung der Verkehrsinteressenten im Hinblick auf Gleichstellung von Frachten für Durchgangstransporte im Wettbewerb zu ausländischen Strecken. Des weiteren haben die meisten Reichsbahndirektionen bei ihren Tarifbüros Stellen eingerichtet, die unentgeltlich über Tarife und Beförderungsbestimmungen Auskunft erteilen. Von überragender Bedeutung ist die Reichsbahn-Auskunftei der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

D.R.G. für den Güterverkehr in Berlin, nicht nur als Auskunftstelle, namentlich auch in internationalen Verkehrsbeziehungen, sondern auch als zentrale Bezugsstelle für die deutschen Eisenbahntarife. Ebenfalls wichtig für die Verkehrswerbung sind die Auslands-Verkehrsagenturen der D.R.G. für den Güterverkehr (hervorgegangen aus den Beauftragten der Deutschen Reichsbahn, die 1920/21 zu den deutschen Gesandtschaften in den Nachbarstaaten abgeordnet wurden). Ihre Aufgaben sind vornehmlich: Beobachtung des Güterverkehrs auf seine Anforderungen; Unterrichtung der Verkehrsinteressenten einerseits über die deutschen Verkehrs- und Tarifverhältnisse, der D.R.G. andererseits über wirtschaftliche und verkehrstechnische, für den Eisenbahnverkehr wichtige Verhältnisse im Ausland. Solche Auslandsstellen bestehen in Wien, Zürich, Rotterdam, Trälleborg, Prag, Mailand und New York, während für den Verkehr der Balkanstaaten dem Speditionshaus Schenker & Co. bzw. dessen Zweighäusern die Vertretung übertragen ist.

4. Reisebürowesen.

Im Gegensatz zur Werbung geben Abfertigung und Beförderung lediglich im Personenverkehr Gelegenheit zu umfangreicher nebenbetrieblicher Betätigung. Allerdings wird die Abfertigung der Personen in der weitaus überwiegenden Mehrzahl der Fälle von dem Eisenbahnunternehmen selbst (am Schalter) vorgenommen. Indessen erweist sich die Übertragung der Fahrkartenausgabe an Stellen außerhalb der Bahnhöfe vorteilhaft, soweit der Reisende vornehmlich auf dem Bahnhof nicht vorrätig gehaltene Fahrtausweise verlangt, wie dies insbesondere bei längeren Reisen mit dazwischenliegenden Aufenthalten und bei Reisen nach weniger frequentierten Orten, insbesondere des Auslandes der Fall ist. Diese Funktion der Fahrkartenausgabe verknüpft sich zweckmäßig mit der der Beratung über Reiseziele und der Behändigung sonstiger für Reisen notwendiger bzw. zweckmäßiger Papiere wie Fahrkarten für andere Verkehrsmittel, Gepäckversicherungspolicen, Kreditbriefen, fremden Geldsorten. Hierauf baut sich die Institution des Reisebüros auf. Durch seine Dienste, insbesondere die Reiseberatung, ferner die Reiseerleichterung in Gestalt von Gesellschafts- und Pauschalreisen kommt ihm zugleich eine beträchtliche Werbewirkung zu.

In Deutschland entschloß man sich gerade in einer Zeit, da das Reisen für die meisten nur ein schöner Traum war, die aber gerade deshalb auch als günstiger Zeitpunkt für eine Neuorganisation anzusehen war, nämlich während des Weltkrieges, zu einem großzügigen Neubau des Reisebürowesens. 1917 gründeten die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd gemeinsam mit den Staatsbahnen besitzenden deutschen Ländern das Mitteleuropäische Reisebüro G. m. b. H. (M.E.R.), um der Zersplitterung im deutschen Reisebürowesen zu begegnen und den führenden Verkehrsunternehmen ein brauchbares Arbeitsinstrument zu gewährleisten. Dem zum 1. 4. 1918 in Tätigkeit getretenen Unternehmen schlossen sich bald nach der Gründung auch die Ungarischen Staatsbahnen, die Fremden-Verkehrs-A.-G. in Budapest sowie ungarische Schiffahrtsgesellschaften, später auch das Öster-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

reichische Verkehrsbüro G. m. b. H. in Wien an. Während bei der Gründung Hapag und Lloyd mit zwei Drittel des Kapitals im M.E.R. dominierten, ist gegenwärtig die D.R.G. mit rund ein Drittel der Anteile des nur niedrig bemessenen Kapitals von 250 000 RM der Stärkstbeteiligte, während Hapag und Lloyd über je rund ein Sechstel der Anteile verfügen. Die Dividende wurde auf 10% des Gesellschaftskapitals beschränkt. Der gesamte übrige Reingewinn fließt der D.R.G., den Ungarischen Staatsbahnen und den beteiligten Schiffahrtsgesellschaften zu, wobei auf die D.R.G. rund drei Viertel entfallen. Die D.R.G. gibt diesen Betrag direkt als Unterstützung an die R.D.V. weiter. Dem M.E.R. ist der ausschließliche Verkauf deutscher Unternehmerfahrscheine (M.E.R.-Fahrscheine), amtlicher Fahrkarten, Bettkarten und Platzkarten außerhalb der Bahnhöfe von der D.R.G. eingeräumt. Insgesamt füllt die Tätigkeit des M.E.R. den oben angedeuteten Rahmen. Frühjahr 1929 unterhielt das M.E.R. in Deutschland 6 eigene Reisebüros und 225 Vertretungen, im Ausland 712 Vertretungen und eigene Zweigstellen in New York, Chicago, Cleveland, Paris, London und Rom.

Die Sonderstellung Bayerns im deutschen Eisenbahnwesen findet im Reisebürowesen ihr Spiegelbild. Hier war bereits 1910 von der Bayerischen Staatseisenbahnverwaltung zusammen mit dem Norddeutschen Lloyd, der Bayerischen Handelsbank (jetzt Vereinsbank) und der englischen Reisebüro-unternehmung Thos. Cook & Son (London), das Amtliche Bayerische Reisebüro G. m. b. H. (A.B.R.) gegründet worden. Später traten auch Hamburg-Amerika-Linie und M.E.R. dem A.B.R. bei. Auf die genannten Stellen entfällt je ein Sechstel des Gesellschaftskapitals von 180 000 RM. Die Stellung der Reichsbahn ist dadurch gehoben, daß sie außer dem von den Bayerischen Staatsbahnen übernommenen Sechstel durch ihre Stellung im M.E.R. auch auf das diesem gehörige Sechstel stärkeren Einfluß hat. Die Funktionen des A.B.R. sind durch die Feststellung, daß es die Generalvertretung des M.E.R. für Bayern ist, hinreichend gekennzeichnet.

5. Speisewagen- und Schlafwagenbetrieb.

Noch mehr als auf dem Gebiete der Abfertigung bietet sich auf dem der Personenbeförderung Gelegenheit zur Betätigung von Nebenbetrieben in der „Umrahmung" der eigentlichen Beförderungsleistung. Es kommen hierbei sowohl Ergänzungsfunktionen während des Transportes wie solche in unmittelbarem Anschluß an diesen in Betracht. In ersterer Hinsicht handelt es sich vornehmlich um die Beköstigung und Nächtigung der Fahrgäste während der Beförderung, d. h. den Speisewagen- und Schlafwagenbetrieb. Wie beim Reisebürowesen wurden die Grundlagen der heutigen Organisation während des Weltkrieges geschaffen. Zuvor nahm die vornehmlich französisches Kapital darstellende Internationale Schlafwagen-Gesellschaft (J.S.G.; Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grand Express Européens), mit der die Staatsbahnverwaltungen Betriebsverträge abgeschlossen hatten, eine führende Stellung auch im deutschen Speise- und

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Schlafwagenverkehr ein. An das Gebiet der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen berührenden Speisewagen-Kursen bediente sie selbst 1913 43, die Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft, von der sie die Aktienmehrheit besaß, 41, während 39 weitere Kurse von 5 anderen Firmen betrieben wurden. Im Schlafwagenverkehr hatte sich die Preußisch-Hessische Staatsbahnverwaltung einen größeren eigenen Betätigungskreis vorbehalten, während die süddeutschen Staatsbahnen der J.S.G. freie Hand gewährten. 1914 liefen in Deutschland in 38 Kursen Schlafwagen der J.S.G., in 49 Kursen der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen, in 4 Kursen der Schwedischen Staatsbahnen, in je einem Kurs der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Sächsischen Staatsbahnen. Zufolge einem Beschluß der deutschen und österreichisch-ungarischen Staatsbahnverwaltungen, einer neuen Gesellschaft mit deutschem, österreichischem und ungarischem Kapital das ausschließliche Recht zum Betrieb von Schlaf- und Speisewagen auf ihren Netzen zu übertragen, wurde Ende 1916 unter Führung der Deutschen und der Dresdner Bank die Mitropa (Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G. in Berlin) gegründet, die 1917/18 den Betrieb in dem vorgesehenen Rahmen — wenn auch durch den Weltkrieg gehandikapt — aufnahm. Doch büßte die Mitropa infolge des Kriegsausgangs 1920 ihr ungarisches und österreichisches Tätigkeitsfeld ein, womit sich auch die dortseitige Kapitalbeteiligung erledigte. Bestrebungen, durch Einräumung einer 20%igen Aktienbeteiligung mit der J.S.G. zu einem Einvernehmen zu gelangen, scheiterten. Hingegen wurden 1921 40% des Mitropa-Kapitals an die gemeinsam mit der Great Eastern Railway Company in London und der Canadian Pacific Railway Company gegründete Transkontinent-A.-G. in Genf (später Zürich) übertragen, eine Haltegesellschaft für Beteiligungen an Schlaf- und Speisewagen-, Luxuszug- und Flußdienst-Unternehmen, wobei die Mitropa selbst mit 20% des 2 150 000 sfr. betragenden Aktienkapitals beteiligt wurde. Ende 1925 erwarb die D.R.G. die in ausländischem Eigentum befindlichen 80% der Aktien der Transkontinent-A.-G. und damit auch die 40% der Mitropa-Aktien. Heute verfügt die D.R.G. mit ihrem übrigen Besitz über fast 99% des Aktienkapitals der Mitropa (Stammaktien 9 600 000 RM; Vorzugsaktien 960 000 RM), so daß also die Mitropa so gut wie ein in selbständiger Form geführter Teilbetrieb der D.R.G. betrachtet werden kann. Diese bezieht außer der Dividende auf den Aktienbesitz, die seit der Währungsstabilisierung jährlich 5% betrug, weitere Abgaben. Der Betrieb der Mitropa nahm seit 1920 — unterbrochen durch den Ruhreinbruch der Franzosen und Belgier 1923/24 — einen starken Aufschwung. So liefen täglich von der Mitropa

	Sommer 1921	Sommer 1925	Sommer 1929
Schlafwagen	61	116	224
Speisewagen	133	184	237

Außerdem erweiterte die Mitropa ihren Tätigkeitskreis durch Übernahme weiterer Betriebe:

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

1921: Wirtschaftsbetrieb auf Schnelldampfern der Ersten Österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zwischen Linz und Wien;
1923: Wirtschaftsbetrieb auf den Havel-Dampfern der Elite G. m. b. H.;
1926: Übernahme der bis dahin noch von der D.R.G. selbst betriebenen Schlafwagenkurse unter Pachtung der im Besitz der D.R.G. befindlichen Schlafwagen;
1927: Hauptbahnhofswirtschaft in Altona,
Flughafenrestaurant im Zentral-Flughafen Berlin-Tempelhof;
1928: Wirtschaftsbetrieb in den zwischen Berlin und Wien verkehrenden Großflugzeugen,
Erwerb der Mehrheit der Geschäftsanteile der Elite-Autofahrt G. m. b. H. Berlin,
Speisewagenbetrieb auf der Bernina-Bahn St. Moritz—Tirano und Bahnhofswirtschaft Alp Grüm;
1929: Speisewagenbetrieb auf der Rhätischen Bahn zwischen Chur und St. Moritz,
Erwerb sämtlicher Geschäftsanteile der Siesta-Gesellschaft für Reiseerleichterungen m. b. H. und Übernahme der Reisekissenvermietung.

Von Bedeutung mußte insbesondere die Gestaltung des Verhältnisses von Mitropa bzw. Reichsbahn zur J.S.G. sein. Nach langwierigen Verhandlungen kamen im Frühjahr 1925 Verträge zwischen Mitropa und D.R.G. einerseits und J.S.G. andererseits zustande, die die Arbeitsteilung auf 18 Jahre regelten. Wie vor dem Kriege betreibt die J.S.G. eine heute allerdings kleinere Reihe von Deutschland transitierenden Luxuszügen, so den Orient-Expreß (Paris—Straßburg—Karlsruhe—Stuttgart—München—Linz—Wien—Budapest—Bukarest—Konstanza) mit Abzweigung von Stuttgart über Nürnberg—Eger nach Prag und Karlsbad, den Ostende-Wien-Expreß (Ostende—Brüssel—Köln—Frankfurt—Nürnberg—Linz—Wien) und den Nord-Expreß (Calais—Paris— [bzw. Ostende—Brüssel—] Lüttich—Köln—Berlin—Warschau). Die Leistung an Wagen-Nutz-Kilometern von Mitropa und J.S.G. 1929 zeigt nachstehende Aufstellung[37]:

	Mitropa in Deutschland	Mitropa im Ausland	J.S.G. in Deutschland
	1000 Wagen-Nutz-km		
Schlafwagen	42 002	5058	9 930
Speisewagen	37 332	1682	1 093
Salonspeisewagen	2 499	601	—
Salonwagen	691	178	—
Zusammen . .	82 524	7519	11 023

[37] Die Zahlen sowie einige der vorstehenden Angaben sind dem Aufsatz: Baumgarten, Schlafwagen und Speisewagen in Deutschland in ihrer geschichtlichen Entwicklung, Verkehrstechnische Woche 1930, Heft 39, S. 542, entnommen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

6. Zugfunk.

Die Befriedigung eines neuen Bedürfnisses neben Beköstigung und Nächtigung während der Fahrt, nämlich die nachrichtliche Verbindung mit ortsfesten Stellen, ist durch eine Kombination von Funk- und Drahttelephonie, den sogenannten Zugfunk, ermöglicht worden. Auf Grund von Verträgen zwischen der Deutschen Reichspost, der Deutschen Reichsbahn und der Dr. Huth G. m. b. H. betreibt seit Anfang 1926 die Zugtelephonie-A.-G. auf der Strecke Berlin—Hamburg den Zugfunk, d. h. die Abwicklung von Gesprächen und die Beförderung von Telegrammen und Bestellungen zwischen den (zunächst nur zwei, seit Mai 1926 sämtlichen) D-Zügen dieser Strecke und (zunächst nur einigen Städten, seit Juli 1929 sämtlichen) Orten im Reich. Die D.R.G. bezieht von der „Zuggebühr" (1 RM pro Sprechminute bzw. 20 Rpfg pro Telegrammwort), die außer den normalen Gebühren erhoben wird, 20 %. Die Inanspruchnahme des Zugfunks (bis Ende 1929 gegen 9000 Telegramme und 57 000 Gespräche) kann nur als bescheiden bezeichnet werden. Die schon 1926 in Aussicht gestellte Ausdehnung des Zugfunks auf andere Strecken ist bislang unterblieben.

7. Bahnhofsbetriebe.

Neben der „rollenden" Bedürfnisbefriedigung der Fahrgäste steht die „stationäre", sei es während der Zugaufenthalte, sei es kurz vor oder nach der Beförderung. Das schützende Dach des Bahnhofs bietet Gelegenheit zur Aufnahme verschiedenster Verkaufsstellen wie Leistungsbetriebe. An erster Stelle stehen die Bahnhofswirtschaften, denen sich Verkaufsstellen für Zeitungen, Bücher, für Blumen, für Tabakwaren und für sonstigen Reisebedarf anschließen. Dazu treten Baderäume, Toilettenanlagen, Friseurläden, Stiefelputzstände, ferner Wechselstuben. Für alle diese Betriebe ist seitens der D.R.G. wie früher der Staatsbahnen das Prinzip der Verpachtung an Private verwirklicht. Abgesehen von den Wechselstuben (s. o.) und dem Bahnhofsbuchhandel, bei dem in größerem Umfang eine Verpachtung an Großunternehmen mit einem Verkaufsstellennetz erfolgt ist, handelt es sich durchgängig um einzelne Pachtbetriebe, deren Pächter — so bei den Bahnhofswirtschaften — oft schon Jahrzehnte mit ihrem lokalen Arbeitsfeld verwachsen sind. Entsprechend ihrer Bedeutung für die Bedürfnisbefriedigung der Fahrgäste stehen die Bahnhofswirtschaften auch in ihrer finanziellen Bedeutung für die D.R.G. an erster Stelle. An Pacht — es spiegelt sich hier der beträchtliche Aufstieg des Fremdenverkehrs der letzten Jahre wieder — bezog die D.R.G. in den Jahren 1925—1929: 9,4 — 10,4 — 12 — 13,8 — 15,6 Millionen RM. Aus den Bahnhofsbuchhandlungen flossen der Reichsbahn an Pacht beispielsweise 1929 2,3 Millionen RM, aus dem Automatenwesen 1,5 Millionen RM., aus der Verpachtung von Verkaufsständen, Läden, Räumen zu gewerblichen Zwecken, ferner aus Wechselstuben insgesamt ein Betrag von 3,4 Millionen RM zu.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

8. Eisenbahnen.

Eingangs der Betrachtung der Reichsbahn-Betätigung in der dritten Sphäre, nämlich dem Betrieb anderer Verkehrsmittel, ist zunächst des Ausgreifens innerhalb des eigenen technischen Gebiets, also im Eisenbahnwesen selbst zu gedenken. Erwähnung verdient hier zunächst die Pachtung und der Mitbetrieb fremder Strecken, so namentlich für ausländische Eisenbahnverwaltungen an den Reichsgrenzen und für die Hansestädte Hamburg und Bremen (Hafenbahnen u. a.) (insgesamt 141 km), denen eine kleinere Zahl verpachteter eigener Strecken gegenübersteht (insgesamt 76 km), ferner der Betrieb einiger Neben- und Kleinbahnen (29 bzw. 58 km) für Rechnung der Eigentümer. Außerdem kommt in Betracht eine Kapitalbeteiligung der D.R.G. an anderen Eisenbahn-Unternehmen. Eine solche würde in Richtung einer Verwirklichung des Art. 89 der Reichsverfassung liegen, der ja nicht nur die Verreichlichung der Staatsbahnen, sondern aller dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen, also auch der Privat-Haupt- und Nebenbahnen vorgesehen hat. In der Tat hat die D.R.G. die größte deutsche Privatbahn, die insbesondere über die Strecken Hamburg—Lübeck und Lübeck—Büchen verfügende Lübeck-Büchener-Eisenbahn-Gesellschaft (Aktienkapital 38,7 Millionen RM), in ihre Abhängigkeit gebracht[38].

Zur Würdigung der Betätigung der D.R.G. auf dem Gebiet der Schiffahrt und des Kraftverkehrs ist voranzuschicken, daß die Eisenbahn im Hinblick auf Verzweigbarkeit und Billigkeit eine Mittelstellung zwischen diesen Verkehrsmitteln einnimmt. Die grundsätzliche, allerdings nicht allgemein gültige Reihenfolge vom verzweigungsunfähigsten und gleichzeitig billigsten Verkehrsmittel zum verzweigungsfähigsten und teuersten ist: Binnenschiffahrt — Eisenbahn — Kraftverkehr. Ein Übergriff der Eisenbahn auf Binnenschiffahrt bzw. Kraftverkehr bewegt sich also in divergierenden Richtungen: einmal auf ein „Stamm"-Transportmittel, zu dem die Eisenbahn Zu- bzw. Abbringer ist, ein andermal auf ein „Zweig"-Transportmittel, das zur Eisenbahn Zu- bzw. Abbringer ist. Gemeinsam ist indessen der Tatbestand, daß es sich jeweils um eine Ergänzung (Fortführung) des Eisenbahntransportes handelt. Gleichzeitig stehen aber Binnenschiffahrt wie Kraftverkehr auch in einem Konkurrenzverhältnis zur Eisenbahn infolge Überschneidung von Leistung und Preis der verschiedenen Verkehrsmittel. Unter diesem Gesichtspunkt bedeutet die Beteiligung einer Eisenbahn an Binnenschiffahrts- oder Kraftverkehrsunternehmen Selbstkonkurrenzierung. Sie läßt sich indessen vom Standpunkt der Eisenbahnunternehmung damit rechtfertigen, daß auf

---

[38] Nach privater Quelle besitzt die D.R.G. zumindest 80% der Aktien der Lübeck-Büchener. Da eine Beteiligung seitens der D.R.G. selbst nicht ausgewiesen wird, dürfte sie durch die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank A.-G. erfolgt sein.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

diese Weise ein Verkehr, wenn auch nicht dem „eigenen" Transportmittel, so doch der eigenen Unternehmung zugeführt bzw. erhalten wird[39].

9. Schiffahrt.

Reinen Ergänzungscharakter (also frei von Selbstkonkurrenzierung) tragen Trajektdienste von Eisenbahnunternehmen über Wasserflächen. Ihr Betrieb durch Eisenbahnen erscheint sehr naheliegend, wenn durch den Trajektdienst Eisenbahnwagen übergesetzt werden, da hier eine genaue technische und betriebliche Abstimmung von Eisenbahn und Schiffsbetrieb aufeinander unerläßlich ist. Die Reichsbahn betreibt zwei solche Hochseetrajekte, das eine — 1903 von Mecklenburg und Dänemark eingerichtet — in Gemeinschaft mit den Dänischen Staatsbahnen zwischen Warnemünde und Gjedser (42 km), das andere — 1909 von Preußen und Schweden eingerichtet — in Gemeinschaft mit den Schwedischen Staatsbahnen zwischen Saßnitz und Trälleborg (107 km). Während der Trajektverkehr zwischen Warnemünde und Gjedser sich 1929 auf 182 000 Personen und 33 000 beladene Güterwagen belief, betrug die Beförderungsleistung im Verkehr zwischen Saßnitz und Trälleborg:

	Personen	Güter in t	Beladene Güterwagen	Leere Güterwagen
1928. . . .	156 100	239 400	24 400	6500
1929. . . .	165 500	250 600	25 800	6400

Kleinere Eisenbahntrajekte bestehen an der pommerschen Küste zwischen Stralsund und Altefähr (Rügen) sowie zwischen Swinemünde und Ostswine. Eisenbahntrajektboote verkehren auch im Rahmen der Bodenseeschiffahrt, nämlich zwischen Lindau und Friedrichshafen einerseits, Romanshorn andererseits.

Die Bodenseeschiffahrt als Ganzes (Streckennetz 204 km) stellt den bedeutendsten Schiffahrtsbetrieb der D.R.G. dar. Er geht zurück auf die von den Staatsbahnverwaltungen geführten Bodensee-Schiffahrtsbetriebe Bayerns, Württembergs und Badens, die um 1860 die bis dahin bestehenden regionalen Dampfschiffahrtsgesellschaften übernahmen. Die alte bundesstaatliche Organisation, d. h. die Verteilung des Betriebes auf die drei Direktionen Augsburg, Stuttgart und Karlsruhe ist bislang beibehalten worden. R.B.D. Augsburg und Stuttgart betreiben jeweils in Gemeinschaft mit den Schweizerischen Bundesbahnen Schiffsdienste zwischen Lindau bzw. Friedrichshafen einerseits, Rorschach und Romanshorn andererseits, R.B.D. Karlsruhe Dienste im westlichen Teile des Bodensees. Daneben besteht ein Dienst der drei Direktionen in Gemeinschaft mit den Österreichischen Bundesbahnen in der Längsrichtung des Sees von Konstanz bis Bregenz.

[39] Eine volkswirtschaftliche Würdigung der Problematik von Konzentration und Konkurrenz der Verkehrsmittel muß hier unterbleiben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Verkehrsleistungen der Bodensee-Schiffahrtsbetriebe der R.B.D. Augsburg und Stuttgart betrugen[39a]:

	Personen		Güter in t	
	R.B.D. Augsburg	R.B.D. Stuttgart	R.B.D. Augsburg	R.B.D. Stuttgart
1928	560 200	657 700	206 300	119 300
1929	493 400	554 900	192 500	116 300

Einen weiteren Schiffahrtsdienst weist die D.R.G. auf in Gestalt der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main von Aschaffenburg bis Bamberg (314 km), die ihre Entstehung dem Streben Bayerns nach Neuentfaltung der Mainschiffahrt verdankt. Bei diesem Betrieb ist am meisten von einer Selbstkonkurrenzierung der D.R.G. zu sprechen. Schließlich sind an eigenen Schiffahrtsbetrieben der D.R.G. noch vier an verschiedenen Stellen betriebene Trajekte zum übersetzen von Personen und Gütern (ohne Eisenbahnwagen) zu erwähnen.

Auf einem Blatt für sich steht die einzige Beteiligung der D.R.G. an einem „privaten" Binnenschiffahrtsunternehmen, nämlich der Rhein- und See-Schiffahrts-A.-G. in Köln, von der der Preußische Staat die Aktienmehrheit besitzt. Im Gefolge der Liquidation des Stinnes-Konzerns übernahm die D.R.G. Herbst 1925 mit einem früher der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-A.-G. gehörigen Aktienpaket 26% des 6,3 Millionen RM betragenden Aktienkapitals von „Rhein und See". Begründet wurde dieser Schritt damit, daß es angesichts der weitgehenden, vor allem tarifarischen Wünsche der Binnenschiffahrtsinteressenten einerseits, der beschränkten Mittel der D.R.G. andererseits für diese vor jeder mit der Schiffahrt in Berührung stehenden Maßnahme unerläßlich sei, einen zuverlässigen Einblick in die Frachten und Verkehrsverhältnisse der Binnenschiffahrt zu gewinnen. Finanziell hat die Beteiligung an „Rhein und See" der Reichsbahn Verlust gebracht, insofern die seit der Stabilisierung ohne Ertrag arbeitende Unternehmung im Frühjahr 1929 ihr Kapital auf 4 Millionen RM (bei gleichzeitiger Umbenennung in Mannheimer Lagerhaus-Gesellschaft und Anschluß an den Fendel-Konzern) zusammenlegen mußte.

10. Kraftverkehr.

Ebenso hat die Beteiligung der D.R.G. an Kraftverkehrsunternehmen sich finanzwirtschaftlich zumeist nicht vorteilhaft ausgewirkt. Ein Blick auf die Kraftverkehrspolitik der D.R.G. läßt vier Perioden erkennen: 1. Zeit des Abwartens, bis Anfang 1924. 2. Aufnahme einer Gemeinschaftsarbeit mit den in der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. zusammengeschlossenen Kraftverkehrsgesellschaften (K.V.G.), 1924/25. 3. Zunehmende Kapital-

[39a] Die mir von der R.B.D. Karlsruhe zur Verfügung gestellten Angaben sind infolge anderer Berechnungsweise und Unvollständigkeit zum Vergleich nicht geeignet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

beteiligung an den K.V.G., 1926/27. 4. Abkehr von den K.V.G. und Anschluß an die Reichspost, 1928/29.

Bei den K.V.G. handelte es sich größtenteils um Überbleibsel aus der Kriegszeit. Aus den militärischen Kraftfahrformationen waren Ende 1918 Kraftverkehrsämter, 1919/20 Kraftverkehrsgesellschaften geworden, deren ganzes Kapital sich im Besitz der öffentlichen Hand (Reich, Länder, Provinzen, Kommunen) befand. Die sich durchgängig über das Gebiet einer preußischen Provinz oder eines größeren Landes erstreckenden K.V.G. betätigten sich auf den verschiedensten Gebieten der Kraftverkehrswirtschaft, indessen überwiegend in wenig rentabler Weise. Dieser labile Apparat der K.V.G. erfuhr eine Stärkung zufolge dem Frühjahr 1924 zwischen der Reichsbahn und der Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H. abgeschlossenen Vertrag betreffend die Errichtung des sogenannten Eisenbahnkraftwagenverkehrs. Dieser Gesellschaftsvertrag war ein Mantelvertrag, während für die tatsächliche Einrichtung der einzelnen Kraftwagenverkehre ein besonderer Vertrag zwischen der zuständigen Reichsbahndirektion und der betreffenden K.V.G. abzuschließen war. In den folgenden Jahren wurden dann zwischen den R.V.D. und K.V.G. zahlreiche Verträge zur Einrichtung von Eisenbahnkraftwagenverkehren geschlossen. Der Charakter der einzelnen Verkehre zeigt dabei beträchtliche Unterschiede. Mengenmäßig gewann der Güterverkehr, der zwischen den Güterbahnhöfen verschiedener Großstädte eingerichtet wurde, die meiste Bedeutung, da bei der ungünstigen, zumeist peripherischen Lage der einzelnen Bahnhöfe die Beförderung auf dem Schienenweg vielfach teurer und langsamer war als der die Stadt diagonal durchschneidende Autotransport. In anderen Fällen trat die Reichsbahn den allzu schwachen Verkehr gewisser Strecken in ländlichen Gebieten an den Kraftwagen der K.V.G. ab. Daneben wurden auch Eisenbahnkraftwagenverkehre eingerichtet, die nur im Winkel erreichbare Eisenbahnstationen miteinander verbanden, gelegentlich sogar den Eisenbahnstrecken parallel liefen, sofern man auf diese Weise abgewanderten Verkehr zwar nicht der Schiene, aber der eigenen Wirtschaft wiederzugewinnen vermochte. Schließlich wurden einige Eisenbahnkraftwagenverkehre als Zubringerdienste eingerichtet. Neben dem Güterverkehr gewann der Personenverkehr, an den man ursprünglich kaum gedacht hatte, an Bedeutung. Bis Ende 1927 waren durch die K.V.G. 63 Eisenbahnkraftwagenverkehre mit einer Streckenlänge von 1572 km (davon 35 mit 1194 km für den Güterverkehr, der Rest für den Personen- und gemischten Verkehr) eingerichtet. Die beförderte Gütermenge erreichte 1927 318 000 t, die Zahl der beförderten Personen 1 517 000. Vergleicht man diese Leistungen des Eisenbahnkraftwagenverkehrs mit denen der Eisenbahn, so erscheinen sie indessen nur äußerst geringfügig. Allerdings führten die K.V.G. außer dem Eisenbahnkraftwagenverkehr weiter für sich in unterschiedlichem Umfang Krafttransporte aus.

Eine Zeit lang, vornehmlich 1926/27, strebte die D.R.G. nach einer ausschlaggebenden Kapitalbeteiligung an den K.V.G. Zunächst beteiligte sie sich 1925 an der Rheinischen Verkehrsgesellschaft A.-G. in Köln mit 26% des

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

3 500 000 RM betragenden Aktienkapitals. Es folgten 1926 Beteiligungen an der Kraftverkehr Marken A.-G. in Berlin-Schöneberg mit 18% des 1 400 000 RM betragenden Aktienkapitals, der Kraftverkehr Nordmark A.-G. in Altona mit 21% des 1 560 000 RM betragenden Aktienkapitals, der Kraftverkehr Freistaat Sachsen A.-G. in Dresden mit 14% des 3 500 000 RM betragenden Aktienkapitals, der Kraftverkehrsgesellschaft m. b. H. Ostpreußen in Königsberg mit 19% des 390 000 RM betragenden Stammkapitals. Später wurden die Beteiligungen noch etwas ausgedehnt, so auch auf die K.V.G. Hessen. 1930 setzte sich die Kapitalbeteiligung an vier K.V.G.[40] wie folgt zusammen:

	Kraftverkehr Freistaat Sachsen A.-G.	Rheinische Verkehrsgesellschaft A.-G.	Kraftverkehrsgesellschaft „Hessen" m. b. H.	Kraftverkehrs-Gesellschaft m. b. H. Ostpreußen
Gesellschaftskapital:	3 500 000 RM	1 750 000 RM	1 441 000 RM	713 430 RM
	Kapitalbeteiligung in %			
D.R.G.	14,3	26,—	45,5	47,3
Deutsches Reich. .	—	7,1	31,9	44,4
Land bzw. Provinz	46,3	14,3	8,5	2,5
Kreise und Städte	35,7	45,4	14,1	5,2
Sonstige	3,7[41])	7,2	—	0,6[42])
	100,—	100,—	100,—	100,—

Die gegenüber den K.V.G., allgemeiner dem Kraftverkehrsproblem eingeschlagene Politik der D.R.G. zeitigte indessen nicht die gewünschten Erfolge. Einerseits gelang es der D.R.G. infolge des Widerstandes von verschiedenen Seiten nicht, die erstrebte Kapitalmehrheit bei den K.V.G. zu erlangen. Andererseits mußten die schlechten finanziellen Ergebnisse mancher K.V.G. abschreckend wirken. So mußte die K.V.G. Marken 1928 in Liquidation treten und die Rheinische Verkehrsgesellschaft 1929 ihr Kapital 2:1 zusammenlegen. Andere K.V.G. haben indessen befriedigend gearbeitet, z. B. die K.V.G. Freistaat Sachsen 1926—1929 jeweils 7% Dividende verteilt. Weiter hat der zwischen Reichsbahn und K.V.G. geschlossene Vertrag über den Eisenbahnkraftwagenverkehr die auf ihn gesetzten Hoffnungen beiderseits nicht erfüllt[43]. Er wurde daher zum 15. 11. 1928 vorzeitig gelöst,

[40] K.V.G. Marken und K.V.G. Nordmark haben mir keine Beteiligungsübersichten zur Verfügung gestellt.

[41] Sächsische Staatsbank, Dresden.

[42] Eigenbesitz der K.V.G. Ostpreußen.

[43] Die Untersuchung der Gründe, die in das Gesamtproblem „Eisenbahn und Kraftverkehr" hineinführt, muß hier wegen Raummangel unterbleiben. Vgl. dazu die Denkschrift „Eisenbahn und Kraftwagen" des Deutschen Industrie- und Handelstages, Berlin 1930; ferner: Institut für Verkehrswissenschaft a. d. Univ. Köln, Eisenbahn und Kraftwagen, Verhandlungen der Düsseldorfer Tagung vom 27. Mai 1930 und Kritik von A. F. Napp-Zinn. Köln 1931.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

was indessen nicht hinderte, daß eine Reihe von K.V.G. bedienter Eisenbahnkraftwagenverkehre weiter in Gang blieb. Die D.R.G. suchte alsdann Anschluß bei der Reichspost, mit der es Juli 1929 zu einem Vertrag kam. Die starke Stellung, die die Reichspost durch ihre Befreiung von der Kraftfahrlinien-Konzessionspflicht und den energisch betriebenen Ausbau ihres Kraftpostnetzes (April 1929 gegen 2000 Linien mit 32 000 km Streckenlänge) gewonnen hatte, fand darin ihre Anerkennung und Befestigung, insofern als die vor dem 1. 4. 1929 von der Reichspost eingerichteten Personenkraftfahrlinien und Sonderfahrtsbetriebe von dem Abkommen nicht berührt wurden. Neu hinzukommende Personenkraftfahrlinien werden grundsätzlich von der Reichspost betrieben, indessen mit der Maßgabe, daß die Reichsbahn mit 35% (bei Wettbewerbslinien mit 65%) am Gewinn bzw. Verlust beteiligt ist. Der Güterverkehr bleibt hingegen grundsätzlich der Reichsbahn überlassen. Insgesamt ergeben sich zur Zeit zufolge der Ausführung vier Kategorien von Eisenbahnkraftwagenverkehren, nämlich 1. bahneigene, 2. durch die Post, 3. durch die K.V.G., 4. durch sonstige Unternehmer ausgeführte Verkehre. Netz und Leistung (unter Zusammenfassung der Gruppen 3 und 4) ist aus folgender Aufstellung ersichtlich:

Netz der Eisenbahn-Kraftwagenverkehre.

	Personenverkehre		Güterverkehre		Zusammen	
	Zahl	Netz	Zahl	Netz	Zahl	Netz
			Bahneigene			
31. 12. 1928	11	198	15	253	26	451
1. 9. 1930	14	298	24	735	38	1033
			mit der Reichspost			
1. 9. 1930	41	1225	—	—	41	1225
			mit anderen Unternehmen			
31. 12. 1928	34	612	28	1148	62	1760
1. 9. 1930	42	778	25	922	67	1700
			Zusammen			
31. 12. 1928	45	810	43	1401	88	2211
1. 9. 1930	97	2301	49	1657	146	3958

Leistung der Eisenbahn-Kraftwagenverkehre.

	Omnibus-km	Beförderte Personen	Lastkraftwagen-km	Beförderte t
1928	1 243 000	2 170 000	1 052 000	249 000
1929	2 418 000	3 760 000	1 137 000	232 000
1930, 1. Halbjahr .	1 733 000	2 339 000	543 000	91 000

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Diese Zahlen lassen in Verbindung mit anderen Erwägungen den Schluß zu, daß im Gegensatz zu dem Güter-Kraftfahr-Linienverkehr der Omnibus-Verkehr der D.R.G. noch Aussichten bietet. Hemmungen von außen wie von innen haben sie aber auf diesem Annexionsgebiet etwas in die Rolle des Verspätetgekommenen gebracht.

Rückblickend zeigt sich das Bild „außereisenbahnlicher" Wirksamkeit der D.R.G. von großer Buntheit. Gleichwohl ist der Aktionsradius als relativ begrenzt zu bezeichnen, vergleicht man ihn etwa mit dem der großen Eisenbahngesellschaften Großbritanniens. Im Gegensatz zu diesen kennt die D.R.G. keine eigenen Seehäfen, keine eigenen Hotels, keine eigenen Fuhrbetriebe. In dieser stärkeren Beschränkung auf den Eisenbahnbetrieb kann eine logische Konsequenz des Staatsbahngedankens erblickt werden, dessen Wesenheit die Überführung des Monopolbetriebs der Eisenbahn im ganzen Land in die Hand des Staates ist, und der daher „Nicht-Monopolbetriebe" grundsätzlich aus dem Spiele zu lassen neigt.

Literaturverzeichnis.

I. Bücher.

Alberty, M., Der Übergang zum Staatsbahnsystem in Preußen. Jena 1911.

Deutsche Verkehrsprobleme der Gegenwart. Verhandlungen der Friedrich-List-Gesellschaft am 29. Oktober 1927. Berlin 1928.

Eisenbahnkommissar, Berichte (1—11) an die Reparationskommission. In: Berichte des Generalagenten nebst Sonderberichten der Kommissare und Treuhänder. Berlin 1925—1930.

Giese, Kurt, Hauptfragen der Reichsbahnpolitik. Berlin 1928.

Köhler, Rud., Die Nebenbetriebe der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auf dem Gebiet des Personenverkehrs. Tübinger Wirtschaftswiss. Diss. Berlin 1926.

Quaatz, R. G., Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn. Berlin 1929.

Reichsbahn-Handbuch. Bearbeitet in der Hauptverwaltung der D.R.G. Berlin. 1. Ausgabe: 1927; 2. Ausgabe: 1929.

Reichsverkehrsministerium (Bearbeiter: Alfr. v. d. Leyen), Die Deutschen Eisenbahnen 1910—1920. Berlin 1923.

Sarter, Ad., Die Deutschen Eisenbahnen im Kriege. Stuttgart 1930.

— Die Reichseisenbahnen. Mannheim 1920.

— und Kittel, Th., Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. 2. Aufl. Berlin 1927. (1. Aufl. 1924 unter dem Titel „Die neue Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" erschienen.)

— — Was jeder von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft wissen muß. 3. Aufl. Berlin 1930.

— und Wittek, H., Die Eisenbahnreform in Deutschland und Österreich. Berlin 1924.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Statistische Übersicht, betreffend die Entwicklung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft 1925—1929.

	1925	1926	1927	1928	1929
Betriebsmittel[44]:					
Eisenbahnen, Eigentumslänge in km	53 235	53 416	53 535	53 750	53 790
„ im Dampfbetrieb, in km	52 280	52 360	52 408	52 262	52 274
„ im elektrischen Betrieb, in km	948	977	1 138	1 406	1 546
Dampflokomotiven	28 247	26 453	25 061	24 307	23 937
Elektrische Lokomotiven	197	276	307	327	368
Triebwagen[45] zur Personenbeförderung	734	893	985	1 241	2 074
Personenwagen	64 663	63 092	62 060	62 106	63 044
Gepäckwagen	22 124	21 690	21 275	20 904	20 898
Güterwagen	692 922	679 549	672 293	673 526	666 752
Gesamtpersonal	732 961	707 570	704 016	700 663	713 119
Betriebsleistungen:					
Lokomotiv-km in 1 000 000	953	968	1017	1062	1116
Zug-km im Güterverkehr in 1 000 000 (mit durchschnittlicher Achszahl pro Zug)	207 (76)	219 (79)	235 (80)	247 (78)	260 (77)
Zug-km im Personenverkehr in 1 000 000 (mit durchschnittlicher Achszahl pro Zug)	327 (28)	346 (27)	366 (27)	395 (26)	417 (26)
Verkehrsleistungen:					
Beförderte Gütermengen in 1 000 000 t	408,7	438,6	489,—	481,—	485,9
Geleistete tkm in 1 000 000	59 629	64 783	72 614	73 180	76 382
Beförderte Personen in 1 000 000	2 106,3	1 819,4	1 909,2	2 009,4	1 980,3
Desgl., ohne Stadt- und Vorortverkehr von Berlin und Hamburg	1 620,8	1 382,3	1 463,5	1 523,5	1 459,7
Geleistete Personen-km in 1 000 000	48 950	42 922	45 548	47 649	47 088
Desgl., ohne Stadt- und Vorortverkehr von Berlin und Hamburg	43 056	37 910	40 665	42 193	41 060

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Einnahmen in Mill. RM aus:					
Personen- und Gepäckverkehr . . (Titel 1)	1430,8	1320,2	1379,6	1443,3	1423,2
Güterverkehr . . . . . (Titel 2)	2868,7	2830,6	3226,4	3276,4	3485,4
Postbeförderung . . . . . (Titel 3, Ziffer 6) .	86,2	86,1	85,7	94,8	88,8
Überlassung von Betriebsmitteln und Eisenbahnleistungen . . . . (Titel 3, Rest, und 4)	90,8	65,2	70,6	71,4	77,4
Veräußerungen, insbesondere Altmaterial . . . . . (Titel 5)	81,–	117,8	129,1	112,3	110,6
Pacht und Miete von Grundstücken und Gebäuden . . . . . (Titel 6, Ziffer 2) .	61,6	72,8	78,5	85,8	89,8
Beteiligungen, Zinsen, Kursgewinne . . . . . (Titel 6, Ziffer 5) .	40,8	37,4	52,5	67,6	67,—
Sonstiges . . . . . (Titel 6, Rest) . . .	9,2	10,7	16,9	7,6	11,6
Einnahmen der Betriebsrechnung	4669,1	4540,8	5039,3	5159,2	5353,8
Ausgaben in Mill. RM					
Persönliche, für Betrieb und Unterhaltung[46]	2063,9	2011,3	2089,5	2364,9	2418,3
Sächliche, „ „ „ „	1910,9	1212,5	1348,4	1281,4	1415,5
„ , „ Erneuerung		456,8	720,9	648,1	659,7
Ausgaben der Betriebsrechnung	3974,8	3680,6	4158,8	4294,4	4493,5
Betriebsüberschuß in Mill. RM	694,3	860,2	880,5	864,8	860,3
Verwendung des Betriebsüberschusses in Mill. RM					
Dienst der Reparationsschuldverschreibungen	332,7	574,3	590,5	658,3	658,7
Vorzugsdividende	3,—	40,4	61,6	75,7	75,7
Dienst sonstiger Schuldverschreibungen und Anleihen . .	—	0,1	2,1	2,5	3,5
Zuweisung zur gesetzlichen Rücklage	93,4	90,8	100,8	103,2	91,8
Rückstellung für Betriebsrechtsabschreibung	114,6	140,—[47]	120,—	25,—	25,—
Erhöhung des Vortrags auf neue Rechnung	150,6	14,6	5,5	0,1	5,6
Beförderungssteuer in Mill. RM	300,6	271,6	309,7	318,9	325,3

[44] Im Jahresdurchschnitt. — [45] Einschließlich Steuer- und Beiwagen. — [46] Die politische Pensionslast ist mit den anderen Pensionen in diesen Zahlen mitenthalten. — [47] Einschließlich 70 Mill. RM für Arbeitsbeschaffung, die im folgenden Jahr hierfür verwandt wurden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Stieler, K., Die Deutschen Eisenbahnen unter der alten und der neuen Reichsverfassung. Stuttgart 1924.
— Autonomiebestrebungen bei Staatseisenbahnen. Stuttgart 1927.
— (Herausgeber), Vor 10 Jahren. Erinnerungen an die Verreichlichung der deutschen Staatseisenbahnen und kritische Betrachtungen. Berlin 1930.
Tecklenburg, Kurt, Betriebskostenrechnung und Selbstkostenermittlung bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1930.
Wehrmann, L., Die Verwaltung der Eisenbahnen. Berlin 1913.
Wiedenfeld, Kurt, Transportwesen. Grundriß der Sozialökonomik V, 3. Tübingen 1930.

II. Zeitschriften.

Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin.
Die Reichsbahn. Berlin.
Verkehrstechnische Woche. Berlin.
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Köln-Leipzig.
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.

III. Geschäftsberichte.

Deutsche Reichsbahn, Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank, Mitropa, Kraftverkehr Freistaat Sachsen, Rheinische Verkehrsgesellschaft.

Außer der vorgenannten Literatur ist für die Monographie von zahlreichen schriftlichen und mündlichen Auskünften von Dienststellen der D.R.G. und von Unternehmen ihres Beteiligungskreises Gebrauch gemacht worden.

Nach Abfassung der Monographie erschienen und nicht mehr berücksichtigt sind die Bücher:

Baumann, H., Deutsches Verkehrsbuch. Berlin 1931.
Moll, Br., Die Finanzpolitik der Reichsbahn (1924—1929). Leipzig 1931.
Sarter, Ad., und Kittel, Th., Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. 3. Aufl. Berlin 1931.

Ebenso ist auf ein Eingehen auf Vorträge und Diskussion der 2. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (März 1931) verzichtet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Aufgaben und Organisationsprobleme der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Bankwirtschaft.

Von

Privatdozent Dr. Alfred Müller-Armack, Köln.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
I.	Das Verhältnis der Staatspolitik zur Bankwirtschaft	391
II.	Zielsetzungen in der Entwicklung der öffentlichen Bankwirtschaft	397
III.	Gründe für die Betätigung der öffentlichen Bankwirtschaft	403
IV.	Probleme der staatlichen Bankpolitik	409
V.	Die Konkurrenzbedingungen der privaten und öffentlichen Bankwirtschaft	420
VI.	Das Organisationsproblem der öffentlichen Bankwirtschaft	425
VII.	Die organisatorische Zusammenarbeit der öffentlichen Bankwirtschaft	431
VIII.	Stellung und Bedeutung der öffentlichen Banken in der Gesamtwirtschaft	433

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

I. Das Verhältnis der Staatspolitik zur Bankwirtschaft.

Im Lebensmedium des Kapitalismus nimmt die Kreditorganisation eine besondere Stelle ein. Während die vorkapitalistischen Bildungen über eine einfache Kreditvermittlung und die Organisation des Zahlungsverkehrs nicht hinausgehen, stellt die Finanzierung von Produktion, Handel und Verkehr auf bankmäßiger Grundlage eine spezifische Erfindung kapitalistischer Wirtschaftstechnik dar, die nicht weniger zu ihren geschichtlichen Monopolen gehört als die Entwicklung einer eigenen Wirtschaftsgesinnung und einer formal freien Marktordnung. Der dynamische Grundzug dieser Wirtschaftsverfassung wird ermöglicht und gestützt durch eine Bankorganisation, die mehr ist als ein bloßes Durchgabeinstitut für vorhandene Geldkapitalien. Die Fähigkeit zu spontaner Kreditschöpfung ist vielmehr die Grundlage, von der die kapitalistischen Banken dem Wirtschaftsprozeß eine zusätzliche Antriebskraft verleihen können. Sie erhalten hierdurch eine Schlüsselstellung, die einerseits die Basis ihrer ökonomischen Bedeutung ist, die andrerseits das Interesse der staatlichen Wirtschaftspolitik auf das Bankwesen richtet und dieses so zu einem bevorzugten strategischen Feld für deren Eingriffsversuche macht.

Zwei Wege stehen hierbei der Staatsintervention offen. Erstens der direkter gesetzgeberischer Beeinflussung. Erfolge und praktische Bedeutung dieser Maßnahmen waren bisher insgesamt sehr problematisch, wenigstens soweit es sich hierbei um einen materialen Eingriff in wirtschaftliche Beziehungen handelt, wie etwa bei der Einschränkung des Termingeschäftes, und nicht etwa lediglich um eine gesetzliche Formung vorhandener ökonomischer Beziehungen.

Ein Versuch, das gesamte Bankwesen vom Staate her gesetzlich zu organisieren, ist 1926 vom faszistischen Italien unternommen worden. Durch Zusammenschluß der privaten Banken in der Confederazione Generale Bancaria Fascista in Rom und durch Kontrolle der Geschäftsführung greift hier die staatliche Organisierung direkt auf die private Kreditorganisation über. Freilich bezieht sie sich mehr auf die Re-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gelung der Arbeitsbedingungen der Angestellten und ist im übrigen auf eine beratende Tätigkeit ohne Eingriffsrecht in die private Geschäftsführung beschränkt. Eine Beurteilung ihres Erfolges dürfte im Augenblick noch nicht möglich sein.

Als wirkungsvoller hat sich der zweite Weg erwiesen: der der Eigenbetätigung des Staates im Bankwesen. Die Grundlagen zu dem, was wir heute, freilich in einem nur ungefähren Sinne, als öffentliches Banksystem ansprechen können, wurden in den Landschaften und Staatsbanken noch vom absoluten Staate des 18. Jahrhunderts gelegt. Die liberale Ära hat die Ausdehnung staatlicher Tätigkeit hier nicht unterbrochen. Sie hat für das Notenbankwesen nicht nur die praktischen Grundlagen einer sich an den Staat eng anschließenden Organisation gebracht, sondern auch der wirtschaftspolitischen Regelung der Zettelmission die theoretische Rechtfertigung gegeben. Die Auseinandersetzung zwischen Currency- und Banking-Schule bei der Neuordnung der englischen Notenbankverfassung erhält ihre Bedeutung eben aus der Tatsache, daß schon hier in einer Epoche, der die Vortrefflichkeit einer privaten Marktordnung fast ein Glaubenssatz war, alle wesentlichen Argumente zusammengetragen wurden, die gegen eine privatwirtschaftliche Verfassung der Notenbank sprechen. Man sah, daß gerade die Aufrechterhaltung einer liberalen Wirtschaftsweise eine Geldorganisation erfordert, die den Ausgleichsvorgängen des Marktes und der Goldwährung gegenüber Neutralität bewahrt. Die Garantie hierfür glaubte die Currencytheorie nicht schon darin sehen zu dürfen, daß die Notenbanken die allgemeinen bankgeschäftlichen Liquiditätsnormen beachten. Sie setzt darüber hinaus eine strengere Bindung voraus. Die Peelsakte hat dieser Ansicht 1844 die offizielle Sanktion erteilt. Die staatliche Regelung der Notenbanken wurde ein allgemeiner Grundzug der europäischen Volkswirtschaften.

Betrachten wir speziell Deutschland, so ist ein fast kontinuierliches Anwachsen der öffentlichen Bankbetätigung festzustellen. Es entsteht ein Komplex von Banken, dessen Vielseitigkeit jeder schematischen Darstellung trotzt: Sparkassen und Girozentralen, Kommunalbanken, Stadtschaften, Landschaften, Industrieschaften, Staatsbanken, Zentralinstitute für den genossenschaftlichen und landwirtschaftlichen Kredit, dazu Spezialinstitute für den Exportkredit, die öffentlichen Wirtschaftsunternehmungen und den Wohnungsbau. In gewissen Gebieten, wie im Pfandbrief- und Hypothekengeschäft, erlangt der öffent-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

liche Betrieb direkt das Übergewicht gegenüber den privaten Banken. Wenn auch deren Bedeutung größer ist als es die von ihnen beherrschten Mittel rein zahlenmäßig erkennen lassen, da sie durch ihre Stellung im kurzfristigen Kredit eine größere Nähe zur eigentlichen Produktion haben, so ist diese doch angefochten durch einen eindeutigen Expansionswillen der öffentlichen Institute, der sich seit der Kriegszeit durch eine Funktionserweiterung der bestehenden Einrichtungen zur Geltung gebracht hat. Hinzu kommt, daß dem Kräfteentzug, dem das private Bankwesen durch einen seit Ende des vorigen Jahrhunderts einsetzenden Fusions- und Ausscheidungsprozeß ausgesetzt war, in der öffentlichen Bankorganisation keine entsprechende Verminderung zur Seite steht.

Strukturelle Veränderungen im Kapitalbildungsprozeß haben gleichfalls das ihre beigetragen, die Stellung der staatlichen Institute zu kräftigen. So hat unter anderem die wenigstens vorübergehende Verbreiterung der Basis der Einkommenspyramide die Bedeutung der durch die Sparkassen hindurchgehenden Kapitalbildung erhöht, die Unsicherheit des Aktienmarktes hat die Rentenemissionen der öffentlichen Institute nachhaltig gefördert.

Dem Staate wächst so ein Bankapparat zu, der schon wegen seiner Größe vermehrte wirtschaftspolitische Aufmerksamkeit fordert, um so mehr als in diesem Instrument eine wirtschaftspolitische Macht vereinigt ist, die über die der privaten Banken hinausgehen dürfte. Wenn auch die Konzentration der privaten Großbanken Gebilde erzeugt hat, deren Reichweite die Möglichkeit einer eigenen Wirtschaftspolitik vermuten ließe, so ist doch, wie im Bericht des Enqueteausschusses festgestellt wird[1], für eine eigene Bankpolitik trotz der Kapitalzusammenballung kein allzu großer Spielraum gelassen. Rücksichten auf die Konkurrenz, die Sicherheit und die Rentabilität setzen auch den Großbanken Grenzen, die nicht ohne weiteres überschritten werden können. Zweifellos besitzen die öffentlichen Banken hier eine größere Latitüde. Sie besitzen im Notenprivileg, in der öffentlichen Bürgschaft für Verluste, durch die Mündelsicherheitserklärung zugunsten ihrer Rentenpapiere eine Reihe von Vorzugschancen, die ihrem Handeln größere Freiheit erlauben. Sie brauchen nicht unbedingt der Linie des Erwerbsinteresses zu folgen.

---

[1] Vgl. Ausschuß zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft. V. Unterausschuß: Der Bankkredit. Berlin 1930. S. 174.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Je mehr die öffentlichen Banken anwachsen, um so dringlicher wird es, ihren wirtschaftspolitischen Funktionskreis aus einer Gesamtperspektive heraus zu analysieren. Wenn wir auch in Deutschland schon infolge der Vielzahl der politischen Instanzen, die Träger der öffentlichen Banken sind, noch nicht entfernt diese praktisch als ein einheitliches wirtschaftspolitisches Instrument betrachten können, so müssen sich solche Fragen nach der Funktionsfähigkeit und Abstimmbarkeit des Ganzen in dem Maße in den Vordergrund drängen, als mit dem Anwachsen und der Verflechtung die Kollisionen im Inneren und die Konkurrenz nach außen verstärkt zutage tritt.

Das öffentliche Bankwesen bedarf nicht nur einer steten Kontrolle in bezug auf die Erreichbarkeit und Vereinbarkeit der verschiedenen Ziele, die ihm gestellt werden, sondern auch zur Ersetzung der regulativen Funktionen, die beim privaten Betriebe vom Markte ausgeübt werden. Die Vorzugsstellung der öffentlichen Bank — auf der einen Seite die Basis ihrer wirtschaftspolitischen Aufgaben — befreit sie auf der anderen Seite innerhalb des gleichen Spielraums von dem durch den Konkurrenzmechanismus auferlegten Zwang zu rationellster Wirtschaftsführung. Da eine Ausscheidung vom Markte her fast ganz fehlt, ja selbst funktionslos gewordenen Institute eine bemerkenswerte Lebenszähigkeit aufweisen, kann nur eine dauernde innere Überprüfung das fehlende automatische Regulativ ersetzen.

Eine derart ausgerüstete Organisation kann sich soziologisch viel leichter verselbständigen, gewissermaßen in eine Eigenbewegung hineingeraten, die seinen Zusammenhang mit der ursprünglichen Zielsetzung löst und unerwünschte Wirkungen zeitigt. Dabei braucht nicht einmal ein Mißbrauch vorzuliegen. Kein Sparkassenleiter ist dafür verantwortlich zu machen, daß das öffentliche Bankwesen einfach durch das Gewicht seines Apparates eine Kapitalumlenkung etwa zugunsten des öffentlichen Kredits bewirkt, für deren Umfang es keine regulierende Instanz gibt und deren Gesamteffekt bei der Gründung der staatlichen Institute in keiner Weise abzusehen war.

Diesem Mangel ist nicht durch das naheliegende Mittel abzuhelfen, dem öffentlichen Betriebe seine Vorzugschancen abzuerkennen. Eine solche Gleichstellung mit dem privaten Betriebe würde wohl das Konkurrenzregulativ einschalten, sie würde aber gleichzeitig den Verzicht auf die Erfüllung wirtschaftspolitischer Aufgaben einschließen. Eine solche Zurückversetzung in den Wettbewerbsstand kommt heute nicht

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

mehr in Frage. Infolge der vermehrten Bindungen des freien Kräftespiels und der Entstehung von Größtbetrieben sind auch im Bankwesen nicht mehr die Voraussetzungen erfüllt, die auch der liberalen Doktrin nach gegeben sein müssen, um die Funktion des Marktes zu sichern; wie: freie Preisbildung, begrenzte Größe der Betriebe, die es ihnen verwehrt, eine andere als gehorchende Stellung dem Markte gegenüber einzunehmen.

Die wissenschaftliche Betrachtung des öffentlichen Bankwesens steht so vor einer durch die tatsächliche Entwicklung völlig veränderten Situation. Bei der Diskussion über die Berechtigung des Staatseingriffs in das Notenbankwesen handelte es sich um die Frage, ob überhaupt Staatsbetätigung zuzulassen sei. Diese Problemstellung ist verständlich für die Situation in der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Wollte man sich heute noch auf die Behandlung dieser Fragestellung allein kaprizieren, so hieße es nicht nur an der Tatsache einer inzwischen entstandenen und durch die Strukturwandlungen des Kreditmarktes gesicherten öffentlichen Bankorganisation vorbeigehen, es hieße auch einen theoretischen Prozeß immer erneut anstrengen, der schon seit langem in dem Urteil zum Abschluß gekommen ist, daß in der Tat die Kreditorganisation (ebenso wie die Preisbildung in Industrie und Verkehr bei dauernder Kostendegression) eine innere Labilität aufweist, die staatliches Handeln notwendig macht und nicht einfach mit dem Hinweis auf die Ausgleichkräfte des freien Wettbewerbs abgetan werden kann. Denn die Eigenart dieser Labilität ist eben, nicht durch die Konkurrenz equilibriert zu werden. Solche Sprünge in der Kreditorganisation liegen etwa in bezug auf die Notenemission in dem Fehlen eines Überexpansionsschutzes bei privater Marktorganisation. Aber auch sonst läßt die Kreditversorgung durch die privaten Banken Lücken, die nur durch öffentliche Institute ausgefüllt werden können.

Wenn so von vornherein dem Interventionismus in der Kreditorganisation ein prinzipielles Recht zugestanden werden muß, so sind die theoretischen Aufgaben diesem Komplex gegenüber in keiner Weise gelöst. Im Gegenteil, sie entstehen in einer weitschichtigeren und differenzierteren Form erst jetzt. Sie werden von den Tatsachen des vorliegenden öffentlichen Bankwesens in einer zwar weniger radikalen, aber darum nicht minder zwingenden Form gestellt. Gegenüber der noch recht einfach präludierenden Frage: Soll sich der Staat überhaupt im Kreditwesen betätigen?, ist die Komplikation rein im Tat-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sächlichen so groß, daß eine zusammenfassende Betrachtung wie die vorliegende nur die Einsatzpunkte und den thematischen Bestand für die wissenschaftliche Betrachtung der gegenwärtigen Lage anzugeben vermag; ohne dabei ein deskriptives Gesamtbild vermitteln zu wollen.

Einem solchen Problem interventionistischer Staatstätigkeit kann man nur gerecht werden, wenn es gelingt, die Betrachtung sowohl freizuhalten von der Tendenz, der die Anhänger von Staatseingriffen nur zu leicht verfallen, eine solche Generallegitimation für die Staatstätigkeit im Kreditwesen als eine Lizenz zu betrachten, um aus der ökonomischen Analyse herauszugehen und die Dinge rein politisch zu betrachten. Hier wird übersehen, daß gerade die Befreiung der öffentlichen Banken von bestimmten erwerbswirtschaftlichen Verhaltensweisen in neue ökonomische Probleme hineinführt, daß die Ausschaltung des Wettbewerbssystems noch nicht die Ausschaltung der ökonomischen Betrachtung bedeutet. Auf der anderen Seite hat sich die Betrachtung von einer einfachen Übertragung privatwirtschaftlicher Maßstäbe, denen die öffentlichen Banken gerade ihrer spezifischen Funktionen wegen nicht zu genügen vermögen, zu hüten.

Die Probleme der staatlichen Bankpolitik sind aus dem Stadium, in dem es sich um ein Entweder-Oder, um eine Auseinandersetzung letzter Organisationsprinzipien handelt, längst herausgerückt. Damit wird die wissenschaftliche Aufgabe keineswegs zu einer neutralen und damit uninteressanten Kompromißhaltung gezwungen. Sie bekommt vielmehr eine neue Spannung durch den Zwang, statt eine prinzipielle Entscheidung herbeizuführen, ihre Betrachtung in einer Doppelperspektive zu halten. In der einen Blickrichtung ist ihre Aufgabe die eines unmittelbaren Verstehens der wirtschaftspolitischen Zielsetzungen, die die liberalen Ideale abgelöst haben und nun einmal als Realitäten unserer gegenwärtigen Situation anzuerkennen sind, in der anderen die, den Möglichkeiten, Grenzen und Rückwirkungen ihrer Verwirklichung nachzugehen. Die soziologisch veränderte Konstellation unserer Zeit muß dabei ebenso zu ihrem Rechte kommen, wie die Notwendigkeit, gerade jetzt die interventionistischen Maßnahmen auf das genaueste ökonomisch durchzurechnen.

Diese Führung der Betrachtung in zwei Ebenen kennzeichnet die Aufgabe der ökonomischen Theorie im Zeitalter der interventionistischen Bindung. Sie gilt naturgemäß nicht nur für die Bankpolitik. Die gesamte Wirtschaftspolitik des Staates ist unter diesen Aspekten zu ana-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lysieren, und es dürfte zu erwarten sein, daß sich von der soziologisch-ökonomischen Einheit dieser Betrachtung her ein neues Gebiet innerhalb der Volkswirtschaftslehre herauskristallisiert, eben eine Theorie der Wirtschaftspolitik. Als ein Ansatz hierzu soll die folgende Untersuchung dienen.

II. Zielsetzungen in der Entwicklung der öffentlichen Bankwirtschaft.

Überblickt man Entstehung und Ausbau der öffentlichen Bankwirtschaft, so ist vor allem festzustellen, daß das Vordringen der Staatsbetätigung hier unter wesentlich anderen Bedingungen erfolgt als etwa in der Industriewirtschaft oder im Verkehrswesen. Es fehlt fast völlig ein eigentlicher Sozialisierungsprozeß: ein Übergang privater Betriebe in die öffentliche Hand. Der Staatsbetrieb ist in der Regel spontan ohne Anlehnung an frühere private Betriebe entstanden. Hierbei ist die staatliche Initiative auf einigen Gebieten der privaten vorangegangen, so mit der Gründung der Landschaften in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts, während die Entwicklung der modernen privaten Hypothekenbanken erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts einsetzt. Im Notenbankwesen verdrängte sie erst im Laufe des vorigen Jahrhunderts die Privatunternehmung. Auf anderen Gebieten, wie im Sparkassenwesen, liegen Entwicklung und Ausbau so gut wie unbestritten bei der öffentlichen Hand.

Diese spontane Entstehung des staatlichen Bankwesens weist einmal auf positive wirtschaftspolitische Zielsetzungen hin, die der Staat mit der Gründung von Banken verfolgte. Sie deutet negativ auf das Fehlen einer Konkurrenzstruktur hin, durch die, wie in bestimmten Bezirken von Industrie und Verkehr, private Unternehmungen beinahe zwangsläufig in öffentliche Kontrolle oder Regie übergehen. In der Kreditorganisation hat sich ein solches Agens einer entwicklungsmäßigen Sozialisierung bisher nicht ausgewirkt. Die Erscheinung, daß sich gerade Großbetriebe mit stark degressiver Kostengestaltung, besonders wenn sie durch Depressionszeiten lange unterbeschäftigt waren, auf die Dauer aus dem Wettbewerb herauskonkurrieren, so daß der Staat entweder zur Sanierung oder zur Verhütung eines privaten Monopols den betreffenden Wirtschaftszweig in Eigenregie nehmen muß, ist Ausdruck einer technisch-organisatorischen Tatsache der Kapitalzusammensetzung,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die für den Großbankbetrieb keine Gültigkeit haben dürfte. Gewiß finden sich auch in ihm Degressionserscheinungen. Aber das technische Moment gibt hier nicht so eindeutig den Ausschlag und wird in seiner Auswirkung überdies dadurch begrenzt, daß bei einer Expansion des einzelnen Betriebes die Kosten pro Leistungseinheit nicht dauernd sinken; dies schon, weil eine Angebotssteigerung sich nicht nur auf Großkredite beschränken kann, sondern Kleinkredite mit einbeziehen muß, deren Abwicklung mit höheren Kosten verbunden ist.

Der Arbeitsbereich der öffentlichen Banken ist so seinem Ursprunge nach unabhängig von dem der privaten Banken, was sich auch schon in dem Fehlen echter gemischt-wirtschaftlicher Organisationen unter Beteiligung des Großbankkapitals und mit spezifisch unternehmerischer privater Mitarbeit anzeigt. Wo öffentliche Banken ganz oder zum Teil mit privatem Kapital ausgestattet sind, wie z. B. die Reichsbank oder die Preußenkasse, an der die Genossenschaftsverbände beteiligt wurden, ist entweder rechtlich oder durch Besitz der Kapitalmehrheit die entscheidende Bankführung der öffentlichen Hand vorbehalten.

Die öffentliche Bankorganisation ist aus den verschiedensten Motiven heraus erwachsen. Das bedingt eine Vielseitigkeit der Erscheinungen, die jeder schematischen Einteilung Schwierigkeiten bereitet. Die Kompliziertheit des Aufbaues wird noch erhöht durch die große Zahl der Instanzen, die Träger der Bankorganisation sind: das Reich, die Länder, Provinzen, Kreise, Kommunen und Kommunalverbände. Hinzu kommt, daß die für fast alle öffentlichen Banken typische Aufgabenerweiterung die Möglichkeit nimmt, die einzelnen Institute nach ihren ursprünglichen Funktionen einzuordnen. Wir können unterscheiden auf der einen Seite Banken mit primär wirtschaftspolitischen Aufgaben, auf der anderen wirtschaftspolitisch neutrale Banken. Die erste Gruppe umfaßt als typische Formen die Notenbanken, die Sparkassen und die öffentlich-rechtlichen Bodenkreditinstitute.

Das Zentrum der wirtschaftspolitischen Aktivität stellen die Notenbanken dar. Seit der Gründung der Reichsbank ist die Entwicklung hier eindeutig zu einer strengen Zentralisation übergegangen. Die vier noch bestehenden Ländernotenbanken sind in ihrem Aktionskreis so eingeschränkt, daß sie für die Notenpolitik kein besonderes Problem darstellen. Die Tendenz zur Einheitsnotenbank ist nur kurze Zeit unterbrochen worden durch die Errichtung der Rentenbank und der Golddiskontbank, die jedoch von dem für sie vorgesehenen Notenemissions-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

recht keinen Gebrauch gemacht hat. Im ganzen ist durch die Entwicklung der letzten Jahrzehnte weder der Gedanke der Einheitsnotenbank noch der der staatlichen Führung der Zentralnotenbank angetastet worden. Die kurz vor Ende der Inflation vollzogene Loslösung der Reichsbank von dem Einfluß der Reichsregierung kann nicht als eine Rückentwicklung zu einer privaten Organisationsform gedeutet werden, sondern hat lediglich die Funktion innerhalb der öffentlichen Wirtschaftspolitik eine neutrale Instanz zu schaffen, die dem direkten Einfluß der Regierung entzogen ist.

Die Notenbankverfassung hat sich nach einem relativ festen Modell entwickelt, welches verhindert hat, daß sich die Notenbank an der allgemeinen Aufgabenexpansion der öffentlichen Banken allzu sehr beteiligen konnten. Gleichwohl ist auch hier eine Wandlung festzustellen insofern, als der primäre Zweck einer Währungsbank Einschränkungen unterlag, durch eine sich mehr und mehr zur Geltung bringende Tendenz, allgemein wirtschaftspolitische Ziele, wie etwa eine gewisse Konjunkturregelung, von der Notenbank aus zu verfolgen. Diese Aufgabenerweiterung hat sich freilich in Deutschland weniger in der direkten Geschäftspolitik der Reichsbank gezeigt als vielmehr in der Angliederung der Golddiskontbank, deren Kapital gegenwärtig fast völlig im Besitze der Reichsbank ist und durch die diese die Möglichkeit hat, Geschäfte, die ihr als Notenbank verwehrt sind, wie Exportfinanzierung, Erteilung langfristiger Kredite an die Landwirtschaft durchzuführen.

Stärker tritt der Funktionswechsel bei der zweiten Gruppe der Sparkassenorganisation in die Erscheinung. Die Entwicklung der Sparkassen seit Beginn des vorigen Jahrhunderts war getragen von ursprünglich engbegrenzten fürsorgerischen und sozialpolitischen Motiven[2]. Die ersten Sparkassen entstanden häufig in Anlehnung an Leihhäuser als Einrichtungen der Armenpflege. Seit um die Mitte des 19. Jahrhunderts das Arbeitsproletariat als soziale Schicht klarer hervortritt, werden die fürsorgerischen Funktionen der ersten Sparkassen im sozialpolitischen Sinne ergänzt. Entgegen etwa dem englischen System und den in den 80er Jahren unternommenen erfolglosen Versuchen, eine zentralisierte Postsparkassenorganisation in Deutschland zu schaffen, sind die regio-

[2] J. Klersch, Spargedanke und Sparkassen. In: Tatsachen des wirtschaftlichen und sozialen Lebens. Bonn 1930.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nalen Instanzen bis heute die Träger der Sparkassen geblieben. Besonders seit den Sparkassen 1908 die passive Scheckfähigkeit verliehen wurde, erweiterten diese ihren Geschäftskreis in der Richtung von Kredit- und Zahlungsinstituten für den Mittelstand und die Kommunen. Seit 1917 schlossen sich die Sparkassen zu einer zentralisierten Organisation in den Girozentralen zusammen mit der Spitze der Deutschen Girozentrale. Sie erhielten so eine Organisation für den Geldausgleich der angeschlossenen Sparkassen, für die Durchführung des Spargiroverkehrs und die Emission von Anleihen.

Die dritte Gruppe der Institute für den Bodenkredit umfaßt in sich die verschiedensten Formen. An regional gebundenen Instituten dienen dieser Aufgabe die Landschaften, die Stadtschaften, die Landesbanken, die zum Teil mit den Girozentralen zusammengeschlossen wurden, die Sparkassen, die Rentenbanken und eine Reihe von Staatsbanken. Auch hier ist der regionale Aufbau ergänzt worden durch Zentralinstitute, die den Pfandbriefemissionen der Einzelinstitute durch Ausgabe von Sammelanleihen einen günstigeren Markt schaffen sollen.

Unter öffentlicher Hilfe wurde 1925/26 der Versuch gemacht, in Form von Industrieschaften Institute für den langfristigen Kredit der kleinen und mittleren Industrie einzuführen[3].

Zu den Banken ohne wirtschaftspolitische Spezialfunktion gehören in erster Linie die Staatsbanken, soweit sie sich, wie die Preußische Staatsbank, die Bayerische, Thüringische und Sächsische Staatsbank, auf das kurzfristige Kreditgeschäft beschränken. Ihre Bankposition ergibt sich in erster Linie aus der Verwaltung der Gelder der Staatskasse und Betriebsverwaltungen, sowie der Emission der öffentlichen Anleihen. Gerade auf dem Gebiete dieser Banken trat eine Expansion sowohl in zahlreichen Neugründungen wie in der Erweiterung des Bereiches des einzelnen Institutes zutage.

Ohne die Entwicklung im einzelnen schildern zu können, ist für die letzte Phase im Ausbau des öffentlichen Bankwesens typisch die Anreicherung des Systemes durch ein stetes Hinzukommen von neuen Instituten, ohne daß eine Ausscheidung in nennenswertem Umfange zu konstatieren ist. Diese Beharrungskraft der öffentlichen Banken tritt

[3] Erich Thieß, Die neuesten Versuche zur Versorgung der Mittel- und Kleinindustrie mit langfristigem Kredit unter besonderer Berücksichtigung der Industrieschaften. Köln 1930.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

am sichtbarsten da in die Erscheinung, wo öffentliche Spezialbanken funktionslos geworden sind und man ihnen aus der Fülle der interventionistischen Aufgaben der letzten Jahre neue Ziele steckte. Ein solcher Funktionswandel ist sowohl bei der Golddiskontobank, bei der Rentenbankkreditanstalt wie der Bank für Industrieobligationen festzustellen.

Typisch ist ferner die Gründung von Spezialinstituten z. B. für das Siedlungswesen, den Wohnungsbau, für öffentliche Arbeiten, die in der Inflations- und Nachinflationszeit erheblich hervortritt, immerhin auch schon vor dem Kriege bestanden hat, wie etwa das Beispiel der Preußischen Zentralgenossenschaftskasse zeigt.

Hinter dieser beständigen Ausbreitung des öffentlichen Bankwesens steht keine einheitliche politische Motivation. Die Gruppen, die den Ausbau beförderten, haben mehrfach gewechselt, entsprechend wandelte sich auch der Sinn, der den öffentlichen Instituten beigelegt wurde. Deutlich zeigt sich der politische Funktionswechsel beim Sparkassenwesen. Dieses wurde anfänglich vom kapitalistischen Bürgertum gestützt, das in ihm ein Mittel zur Bekämpfung der Sozialdemokratie erblickte. Diese stand damals unter dem Einfluß Lassalles den Sparkassen ablehnend gegenüber. Seit die deutsche Sozialversicherung dem Sparkassenwesen einen Teil seiner sozialpolitischen Ziele streitig machte und die fürsorgerischen Zwecke völlig auch von anderen Staatsorganen übernommen wurden, trat dieser Gesichtspunkt zurück. Die daran geknüpften Hoffnungen wurden durch die Erfolge der Sozialdemokratie überdies zerstört. Mittelständlerische Interessen setzten sich mehr und mehr durch. Sie bedienten sich der kommunalen Banken wie überhaupt der kommunalen Wirtschaftsbetriebe zur Förderung ihrer speziellen Interessen, insbesondere auch zur Entlastung der kommunalen Besteuerung. Die Überschüsse der öffentlichen Betriebe sollten die Einkommensteuer niedrig halten. Mit der Verstärkung des politischen Einflusses der Arbeiterschicht traten schon vor dem Kriege Bestrebungen hervor, diesen Zug zum Erwerbsunternehmen einzudämmen zugunsten einer erhöhten sozialpolitischen Wirksamkeit der öffentlichen Betriebe. Die starke Förderung des Kommunalkredits und des Wohnungsbaus durch die Sparkassen nach dem Kriege sind Konsequenzen dieser neuen Kräftekonstellation. Sie führte jedoch nicht zu einer ausdrücklichen Einschränkung der allgemein bankmäßigen Betätigung, da sich inzwischen der Einfluß revisionistischer Gedankengänge dafür einsetzte, in jeder Aus-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

dehnung öffentlicher Wirtschaftstätigkeit eine Vorarbeit für den Sozialismus zu sehen.

Die Zentralnotenbanken sind in ihrer Entwicklung vom Einfluß spezieller Gruppeninteressen ziemlich verschont geblieben. Sie waren hiergegen gefeit, solange eine nichtmodifizierte Goldwährung bestand, durch die Eingriffen enge Grenzen gesetzt sind. An Versuchen, auf sie Einfluß zu nehmen ,hat es zwar nicht gefehlt, wie etwa die Propaganda agrarischer Kreise für den Bimetallismus zeigt; sie wurden jedoch abgeschlagen. In der Wahl ihres Tätigkeitsbereiches folgen die Notenbanken mehr einem aus den Erfahrungen der ersten Hälfte des Jahrhunderts zu internationaler Geltung gelangten Modell, das bei allem nationalen Zuschnitt doch fixiert genug war, um willkürliche Änderungen auszuschließen.

Die nach dem Kriege erneut hergestellte Unabhängigkeit der Reichsbank findet insofern andere Verhältnisse vor, als die veränderte Währungsform, die ungeklärten Wirkungen von Reparationszahlungen und Auslandsverschuldung eine Überschreitung der traditionellen Grenzen nahelegten. Die Reichsbank ist diesen Weg mehrfach gegangen, zum Teil durch Ausdehnung ihres Tätigkeitsbereiches über die Goldiskontbank hinweg, zum Teil durch direkte Interventionen etwa gegenüber den Auslandsanleihen. Ob damit nicht auf die Dauer ihre Neutralität gefährdet wird, steht dahin. Ein derart erweiterter Aktionskreis gibt den politischen Parteien einen stärkeren Anreiz, auf ein solches Institut Einfluß zu gewinnen, aber auch abgesehen davon wird damit die Notenbankleitung vor Aufgaben gestellt, bei deren Erfüllung das Element politischer Entscheidungen notwendig eine größere Rolle spielt als dort, wo sich das Verhalten der Notenbank wenigstens im Prinzip lediglich den Bewegungen des Währungsmechanismus einpaßt.

Eine zahlenmäßige Abschätzung der ökonomischen Bedeutung des öffentlichen Bankwesens im Rahmen der gegenwärtigen Kreditorganisation findet an den einfachen Bilanzzahlen noch keinen zuverlässigen Anhalt. Die Verschiedenheit des Aufbaus, insbesondere die Abweichungen in der zwischenbanklichen Verflechtung lassen einen direkten Vergleich nicht zu. Insgesamt dürfte die Position der öffentlichen Banken die der privaten erreicht haben. Das „Handbuch der öffentlichen Wirtschaft“[4] bemißt deren Anteil am kurzfälligen Kreditverkehr

[4] Berlin 1930. S. 169ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

auf ein Drittel. Der Gesamtbetrag der nach der Inflation von den öffentlichen Banken aufgenommenen Anleihen erreicht die Höhe der Emissionen der privaten Hypothekenbanken. Für die Versorgung der Landwirtschaft mit Hypothekarkredit kommen fast ausschließlich öffentliche Institute in Frage, auch bei der Erteilung städtischer Hypotheken ist das Übergewicht noch erheblich. Der langfristige Bedarf der Kommunen wird fast ganz von öffentlichen Banken und von der Sozialversicherung gedeckt. Beim kurzfristigen Kommunalkredit ist dieser Prozentsatz geringer, zeigt jedoch auch ein deutliches Überwiegen der öffentlichen Institute.

Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß die Privatbanken im kurzfristigen Kreditgeschäft und in der Aktien- und Obligationenausgabe ein Übergewicht haben. Dieses ist in seiner dynamischen Bedeutung größer, als es die Ziffern darstellen, während die öffentlichen Banken durch die Bindung an spezielle Aufgaben, durch Anlagevorschriften und die für die Mehrzahl bestehende regionale Begrenzung ihrer Geschäftsausdehnung, wie auch durch ihre Verpflichtungen zur Kreditversorgung der öffentlichen Körperschaften in ihrer Entfaltung behindert sind. Für ihre künftige Positionsstärke kommt diesen freilich zustatten, daß sie gegen Ausselegiertwerden und gegen den Verlust des Kundenkreises in einem interventionistischen Milieu praktisch gesichert sind.

Ob das Vordringen im bisherigen Tempo sich fortsetzen wird, ist ungewiß. An vielen Stellen wurde die Ausdehnung durch Konstellationen gefördert, die nicht unbedingt von Dauer sein dürften. Das schnelle Anwachsen der Sparguthaben z. B. findet seine Erklärung in der Tatsache, daß in einer Zeit völligen Neuaufbaus der Sparmittel die Abhebungen erheblich hinter den Neueinzahlungen zurückbleiben. 1908 bis 1913 betrugen die Auszahlungen 82,1 % der Einzahlungen. 1924—1929 jedoch nur 65,5 %. Der Effekt der Sparmittelbildung für den Gesamtbetrag der Ersparnisse ist gegenwärtig doppelt so hoch wie vor dem Kriege[5]. Da der Sparwille kaum gestiegen sein dürfte, ist durchaus mit einer Wiederherstellung der Vorkriegssituation zu rechnen. Damit ist eine Einschränkung der relativen Expansionsstärke der Sparkassen zu erwarten.

---

[5] Der Bankkredit, a. a. O. S. 59.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

III. Gründe für die Betätigung der öffentlichen Bankwirtschaft.

Die wirtschaftspolitischen Zielsetzungen geben noch keinen Aufschluß über die tatsächlichen Funktionen dieses in die Kreditorganisation eindringenden Gebildes. Dieser kann nur aus einer Betrachtung der öffentlichen Banktätigkeit auf der Folie des gesamten Kreditprozesses gewonnen werden. Die Gründe zu staatlichen Aktionen im Kreditwesen sind völlig verschieden von denen, die zu Interventionen im Gebiete der Industrie- und Verkehrsorganisation führen. Zwei Tatsachen des Kreditprozesses sind für die Notwendigkeit staatlicher Betätigung entscheidend:

1. die Labilität des Kreditzyklus,
2. die Tendenz der privaten Bankorganisation, die Kreditversorgung keineswegs in einer allseitigen Richtung sicherzustellen, vielmehr aus banktechnischen oder Rentabilitätsgründen gewisse Gebiete nicht in dem staatspolitisch erwünschten Ausmaße zu befriedigen.

Ad 1. Die Kreditorganisation ist mehr als eine bloße Durchgangsstelle für einen gegebenen Kapitalvorrat der Volkswirtschaft. Wäre sie das, würden wohl noch Konjunkturen aus nichtmonetären Gründen den Gang der Geschäfte beeinflussen, aber zu einem Eingreifen des Staates läge kein besonderer Anlaß vor, da die für die Regulierung notwendigen Kommandos schon vom Markte her erteilt würden durch ein dem Verhältnis von Geldkapitalnachfrage und Angebot angepaßtes Steigen oder Fallen der Zinssätze. Überall dort, wo in der heutigen Kreditorganisation Banken nur eine im wesentlichen vermittelnde Stellung einnehmen, ist eine die Geschäftstätigkeit der privaten Banken regelnde Staatspolitik nicht vonnöten. Hier genügt, wenn der Staat aus besonderen Gründen überhaupt einzugreifen wünscht, wie etwa gegenüber den Hypothekenbanken, eine feste gesetzliche Normierung, ohne daß ein tieferer Anlaß bestünde, dauernd mit wechselnden Maßnahmen einzugreifen.

Der Teil unserer Kreditorganisation, der sich mit der Erteilung formal kurzfristigen Kredits befaßt, ist jedoch etwas anderes als ein Durchgabeschalter für gesammelte Ersparnisse. Ohne auf die Spezialia der modernen Kredittheorie näher einzugehen, soll hier nur auf deren Resultat hingewiesen werden, wonach die Kreditexpansion und damit die kapitalistischen Konjunkturerhebungen und Senkungen, wenn

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

auch nicht ausgelöst, so doch zum mindesten ermöglicht sind durch eine zusätzliche, d. h. über den Rahmen der gegebenen Spartätigkeit hinausgehende Kreditschöpfung. Erst aus der stimulierenden Funktion solcher von den Banken zur Produktionsfinanzierung zur Verfügung gestellten Bankgeldmittel erklärt sich das Anwachsen der Sparmittel in den Aufschwungsperioden.

Diese Tatsache gibt dem Bankbetrieb eine wesentlich andere Position, als sie etwa der Industriebetrieb innehat. Dieser hat es nicht in der Hand, sein Angebot beliebig durch Preissenkung auszudehnen, da er hierbei an der Steigerung der Kosten durch vermehrte Nachfrage nach Rohstoffen usw. eine definitive Grenze findet. Anders bei den Banken. Erhöhen diese durch Zinssenkung das Kreditangebot, so fließen ihnen gleichzeitig als Konsequenz der Kreditexpansion vermehrte Einlagen zu. Wenigstens für die Dauer einer halben Konjunkturperiode können sie — in ihrer Gesamtheit, nicht etwa die einzelne Bank — den Zins auf ein Niveau senken, das nicht der dauernden Kapitalversorgung entspricht.

Ohne daß in dieser Tendenz eine bewußte Absicht läge, führt die innere Konkurrenz der privaten Bankorganisation zu einer Kreditangebotserweiterung, die dem beginnenden Konjunkturanstieg einen künstlichen, nicht auf die Dauer ohne Rückschlag durchzuhaltenden Auftrieb gibt. Es wird hierdurch in den Kreditprozeß eine Labilität gebracht, die selbst bei einem völlig rationalen privatwirtschaftlichen Verhalten der Privatbanken nicht auszuschalten ist. Diese Ungleichgewichtigkeit wird nicht nur durch die Kreditbanken erzeugt, sondern kann ebensosehr durch die Kreditexpansion der Notenbanken entstehen, was übrigens bei dem Kampf um die Staatsverfassung der Noteninstitute schon frühzeitig gesehen wurde.

Aus dieser Regulationsbedürftigkeit des Bankwesens wächst der staatlichen Intervention ihre erste Aufgabe zu. Das Ziel ist hierbei lediglich eine innere Stützung des Kreditablaufes, ohne daß hierbei speziellere wirtschaftspolitische Zwecke im Spiele wären.

Das öffentliche Bankwesen kann nun nicht schon direkt als ein Stützungsinstrument verstanden werden, da die Möglichkeit zur Kreditexpansion auch bei einer Reihe staatlicher Institute besteht. In erster Linie ist hier die Notenbank zu nennen. In dem Bestreben, in den Depressionszeiten den Kontakt mit dem Markte nicht zu verlieren, folgt die Diskontpolitik den Zinssenkungstendenzen des Geldmarktes häufig

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bis auf Sätze, die kreditexpansiv wirken müssen. Aber auch für die Sparkassen besteht eine derartige Möglichkeit, soweit sie insbesondere das Kontokorrentgeschäft verstärkt betreiben und gleichzeitig durch den Ausbau ihrer Girozahlungsorganisation dafür sorgen, daß die erteilten Kredite nicht voll bar abgehoben, sondern innerhalb ihres Kontensystems übertragen werden. Auch die Staatsbanken, soweit sie, wie die Bayerische, Sächsische, Thüringische Staatsbank, das unmittelbare Kundengeschäft betreiben, können expansiv wirken. Diese Möglichkeit ist freilich dadurch eingeschränkt, daß die Staatsbanken einen sehr einseitig aufgebauten Geldgeberkreis besitzen. Der überwiegende Teil ihrer Mittel stellen Gelder von Behörden und Betriebsverwaltungen dar. Es ist daher die Wahrscheinlichkeit gering, daß eingeräumte Kredite bei ihnen nicht sogleich abgehoben werden. Die Kreditausdehnung setzt eine gewisse Homogenität von Debitoren- und Kreditorenkreis voraus. Aber selbst ein Verzicht auf das unmittelbare Kreditgeschäft, wie er etwa bei der Preußischen Staatsbank vorliegt, schließt eine indirekte Förderung der Kreditexpansion der Privatbanken nicht aus, da die Ausleihungen der Seehandlung am Geldmarkte die Kassenliquidität der Kreditbanken erhöhen und damit deren Expansionsspielraum erweitern.

Der öffentliche Charakter einer Bank bringt so als solcher noch kein festigendes Element in den Kreditablauf hinein. Dazu bedarf es des ausdrücklichen Eingreifens einer hierzu besonders ausgestatteten Zentralnotenbank. Obwohl die öffentlichen Banken auch Expansionen unterstützen können, ist ihr Eingreifen hier wirtschaftspolitisch in der Regel nicht erforderlich, da die privaten Banken schon aus eigener Initiative den Spielraum, den man einer Kreditexpansion in gewissen Grenzen zugestehen kann, ausfüllen. Eine staatliche Hilfsstellung wird erst zu Ende der Hausse notwendig, wenn es sich darum handelt, die bedrohte Barliquidität der Banken zu sichern, indem diesen die Möglichkeit gegeben wird, gegen Abgabe von Wechseln oder Devisen Noten zu erhalten. Diese Sorge für die Liquidität des Bankwesens kann nur eine Notenbank mit staatspolitisch orientiertem Verhalten übernehmen, denn diese Aufgabe verlangt Zurückhaltung von einer Beteiligung an der Aufschwungsförderung selbst gegen das eigene Rentabilitätsinteresse. Eine Notenbank, die sich an der Geschäftsausdehnung einer Haussezeit zu sehr selbst beteiligt, kommt in die Gefahr, illiquide zu werden, und damit ihrer Sicherungsfunktion gegenüber dem gesamten Bankwesen nicht genügen zu können.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Der Kreditprozeß ist jedoch nicht nur durch Illiquidität bedroht. Diese selbst ist meist nur Zeichen für eine tieferliegende Schwierigkeit, vor die jede auslaufende Konjunktur gestellt wird. Die Kreditexpansion kann nämlich nur dann ohne Schaden abgeschlossen werden, wenn entweder aus den erzielten Produktionserlösen Kredite plus Zinsen zurückgezahlt werden können, oder wenn es gelingt, für Anlagezwecke verwendete kurzfällige Kredite in langfristige umzuwandeln. Für die Sicherung des Ablaufes dieser zweiten Phase ist die öffentliche Banktätigkeit bisher nur in geringem Maße eingesetzt worden. Zwar hat man in den Industrieschaften versucht, mit staatlicher Unterstützung für die kleine und mittlere Industrie eine langfristige Kapitalbeschaffung zu organisieren, ist aber über erste Ansätze bisher nicht hinausgekommen. Insgesamt ist die öffentliche Banktätigkeit kaum geeignet, dieser Kreditumformung besondere Erleichterung zu gewähren; durch eine erhebliche Beanspruchung des Kapitalmarktes für den öffentlichen und den Hypothekarkredit vermindert sie die für diese Ablösung zur Verfügung stehenden Mittel. Je mehr sie das tut, um so mehr wird sie bei Befolgung einer rationellen Wirtschaftspolitik genötigt sein, schon die Entstehung von Kreditexpansionen einzudämmen, damit nicht auf dem Geldmarkte Entwicklungen eingeleitet werden, die zu sprunghaft erhöhten Ansprüchen an den Kapitalmarkt führen.

Ad 2. Die weitaus größere Zahl der öffentlichen Kreditinstitute hat jedoch eine andere Aufgabe als die, dem Kreditprozeß Stabilität zu verleihen. Sie ist vielmehr aus dem Bestreben entstanden, die Kreditversorgung über den Arbeitsbereich der Privatbanken hinaus auszudehnen und gewisse Lücken der Kreditversorgung zu beseitigen. Zweifellos bevorzugt die private Organisation bestimmte Wirtschaftskreise und vernachlässigt andere. Solche Leerstellen der Kreditversorgung sind seit Anfang der Bankentwicklung festzustellen und veranlaßten das Eintreten des Staates etwa für die Interessen der Landwirtschaft, der Kleinsparer usw. Das Anwachsen der Großbanken hat weiter dazu beigetragen, deren Geschäftstätigkeit mehr und mehr auf den Großkredit abzustellen, so daß für die Versorgung der Provinz, für die Versorgung des Mittelstandes Schwierigkeiten entstanden. Mit den Wandlungen der privaten Bankorganisation ergeben sich so stets neue Aufgaben für die staatlichen Banken.

Eine solche Aufgabenübernahme durch den Staat müßte Bedenken erregen, wenn es sich hierbei nur um den Übergang schlechter Risiken

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

auf den Staatsbetrieb handelte. Das braucht jedoch keineswegs der Fall zu sein; abgesehen von äußeren Gründen, die zur Vernachlässigung bestimmter Gebiete führen können, ist auch die Bankkalkulation keineswegs so durchrationalisiert und festgelegt, daß Geschäfte, die den Großbanken als unrentabel erscheinen, nicht auf anderer Grundlage wirtschaftlich gestaltet werden könnten. Solche Versorgungslücken bestehen für den Klein- und Mittelkredit bei Handwerk, Handel und mittlerer und kleiner Industrie. Daneben hat die Rücksicht auf die Versorgung des Staats- und Kommunalkredits bei der Gründung öffentlicher Institute eine erhebliche Rolle gespielt.

Die Einsatzpunkte für das öffentliche Bankwesen sind so gegeben; sie liegen einerseits in einer theoretisch aufweisbaren Gleichgewichtslosigkeit des Kreditsystems, anderseits in einer zum Teil ökonomisch zufälligen Verteilungstendenz der privaten Institute, die mit staatspolitischen Zielsetzungen in Widerspruch steht. Daneben kommen noch andere Motive für die Entstehung öffentlicher Banken in Frage, wie etwa der Wunsch, die Kassenmittel des Staates, die Emission von Anleihen, die Verteilung von Subvention durch eigene Institute erledigen zu können. Da sie nicht aus der Struktur des Kreditprozesses unmittelbar erwachsen, ist auf diese Seite hier nicht weiter einzugehen.

Das Vordringen des öffentlichen Betriebes besagt noch nicht, daß damit der Kreditprozeß wesentlich geändert wird. Denn offensichtlich kann sich auch der Staat als Unternehmer nicht in allem und jedem anders verhalten als der private Unternehmer. Es muß daher nach der Tiefenwirkung, die von der Ersetzung des privaten durch den öffentlichen Bankbetrieb ausgeht, gefragt werden. Wir können drei Stufen der Einordnung in die Kreditorganisation unterscheiden: Kreditformung, Kreditregulierung, Kreditergänzung.

Die schwächste Form der Intervention liegt da vor, wo der Staat eine Bank als reines Erwerbsunternehmen gründet, ohne ihre Geschäftsführung an bestimmte Ziele zu binden. Von diesem neutralsten Fall, dem überhaupt jedes Kennzeichen einer staatlichen Aktion abgeht, unterscheidet sich die Kreditformung dadurch, daß hier der Staat wohl seine Hoheitsfunktionen einsetzt, aber nur in einer Richtung, die der private Betrieb im Prinzipe auch zu gehen bereit wäre. Die Gründung der Landschaften mag als Illustration dienen. Die Leistung des Staates erschöpft sich hierbei im wesentlichen darin, der privaten Initiative voranzugehen, durch eine Zwangsorganisierung die Bedin-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gungen für das Zustandekommen einer normalen Kreditbeziehung zu schaffen. Es leuchtet ein, daß eine solche Betätigung den Kreditmechanismus sehr wenig tangiert. Verglichen mit der Tätigkeit einer Hypothekenbank weisen private und öffentliche Wirtschaftsführung hier ihre größte Parallelität auf. Es fehlt auf der einen Seite dem öffentlichen Betrieb die Möglichkeit zu einer freidisponierenden Wirtschaftspolitik, auf der anderen Seite ist auch der private Betrieb zu einer stabilen schematischen Wirtschaftsführung gezwungen, bei der er sich nur wenig anders als ein Beamtenbetrieb verhalten kann.

Nehmen wir dazu das Gegenbild, so stellt die Notenbank ein Instrument zu material wirtschaftsregulierenden Eingriffen dar, deren Wirksamkeit gerade dadurch gesteigert wird, daß wenigstens in den entscheidenden Zeitpunkten die Notenbank durch das Emissionsprivileg die Möglichkeit hat, anderen als erwerbswirtschaftlichen Gesichtspunkten zu folgen. Der wirtschaftspolitische Eingriff kann um so tiefer gehen, je stärker die Monopolposition der Zentralbank ausgestattet ist.

Anders wiederum ist die Situation bei den Sparkassen, als Instituten zur Ergänzung der Kreditbankorganisation. Für sie liegt der Spielraum zu einem von dem der übrigen Kreditbanken abweichenden Verhalten erstens in der Ausnutzung von Lücken, die die Großbanken gelassen haben und die prinzipiell auch ein Privatbetrieb ausfüllen könnte. Als Beispiel sei nur genannt die Pflege der Spartätigkeit, die sich bei den Großbanken nicht entwickeln konnte wegen der zu geringen Verzinsung, obwohl sie nach den Erträgnissen der durch diese Sparmittel ermöglichten langfristigen Gegengeschäfte wahrscheinlich hätte höher sein können. Wichtiger ist zweitens, daß den Sparkassen, wenn auch kein Monopol, so doch gewisse Vorzugschancen eingeräumt sind in Form der Haftung der Kommunen für Verluste, von Steuerbevorzugung und festen Kundschaftsbeziehungen. Die wirtschaftspolitische Bewegungsfreiheit ist nur an diesem Spielraum zu messen, nicht an der Größe des sonstigen Geschäftes, in dem eine vom Verhalten der privaten Banken abweichende Geschäftsführung nicht möglich ist.

Diese Überlegung zeigt, wie wenig die wirtschaftspolitische Funktionsfähigkeit der öffentlichen Banken an ihrer äußeren Verbreitung gemessen werden kann. Als aktive Zellen einer spezifisch staatlichen Bankpolitik kommen nur wenige Institute in Betracht.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

IV. Probleme der staatlichen Bankpolitik.

Es ist zu fragen, ob die Staatsbetätigung geeignet ist, die eben aufgewiesenen Bruchstellen im Kreditprozeß zu beseitigen. Auch der öffentlichen Unternehmung ist der Erfolg keineswegs von vornherein garantiert, auch sie bleibt doch noch ein Bankbetrieb, der in einem Markte ohne Kontrahierungszwang steht, der Konkurrenzen ausgesetzt ist und sich von Rentabilitätserwägungen nicht beliebig freimachen kann. Die wirtschaftspolitischen Zielsetzungen müssen sich in einer Ablenkungszone bewähren, die gerade auf dem Kreditmarkte sehr dicht ist; bei jeder Aktion ist die Brechung, der sie unterliegt, schon von vornherein in Rechnung zu stellen. Zudem ist die Annahme unberechtigt, daß die verschiedenartigen Aufgaben, die der öffentlichen Unternehmung übertragen sind, alle in einem Verhältnis harmonischer Ergänzung zueinander stehen, daß sie sich nicht gegenseitig stoßen und gar aufheben. Je engmaschiger das Netz der Interventionen wird, um so sichtbarer markieren sich auch die Grenzen, um so deutlicher wird, wie sehr alles Erreichbare immer nur ein Fragment des Gewollten bleibt. Die Hauptziele der staatlichen Bankpolitik: Kreditregulierung und Ergänzung des privaten Kreditsystems sollen hier unter diesem Aspekte analysiert werden.

Die Kreditregulierung umschließt zwei Aufgabenkreise: Währungssicherung und Konjunkturausgleich. Schon diese beiden Aufgaben, als deren Träger die Zentralnotenbank fungiert, stellen die staatliche Intervention vor sehr verschiedenartige Probleme.

Die bankmäßige Währungssicherung, die im Laufe des vorigen Jahrhunderts definitiv vom Staate übernommen wurde, bot, solange volle Goldwährung mit effektivem Umlauf bestand, kaum sonderliche Schwierigkeiten. Dem Handeln der Zentralnotenbank war ein fester Weg vorgezeichnet. Es brauchte sich nur an den Bewegungen der Wechselkurse und den gesetzlichen Deckungsproportionen zu orientieren und konnte dabei gewiß sein, nicht in Schwierigkeiten zu kommen, da neben ihren eigenen Goldbeständen auch der Goldumlauf dem internationalen Zahlungsausgleiche dienen konnte, so daß sie nicht selbst allen Beanspruchungen standhalten mußte. Aber selbst wenn sie starken Goldabziehungen ausgesetzt war, brauchte sie in einer solchen Einschränkung ihres Geschäftsumfanges keine direkte Gefährdung ihrer Aufgabe zu sehen, da ja der innere Umlauf nur zum Teil aus Noten bestand und sie

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

außerdem durch das Notenprivileg und die Zinslosigkeit der Giroeinlagen nicht dem Zwang ausgesetzt war, im Interesse der Rentabilität auf einem bestimmten Geschäftsumfange zu bestehen.

Zweifellos hat sich die Stellung der Reichsbank mit dem Übergang zur Goldkernwährung verändert. Der internationale Zahlungsausgleich beansprucht jetzt in erhöhtem Maße die Währungsbank, und es fragt sich, ob damit nicht die Notenbankführung eine weitschichtigere Sicherung anstreben muß an Stelle einer Zurückhaltung von allgemeiner Interventionstätigkeit, die für die Währungsbank so lange am Platze war, als der Automatismus der Goldwährung noch einen Teil ihrer Aufgaben besorgte. Die Politik der Reichsbankleitung ist in den letzten Jahren nach dieser Richtung einer im Interesse der Währungssicherung erweiterten allgemein-wirtschaftspolitischen Tätigkeit der Notenbank gegangen. Sie machte hierfür geltend, daß die Sicherung der Währung sich nicht ohne eine Regulierung der Auslandsverschuldung erreichen lasse. Der Einstrom von Auslandsgeldern zwinge die Reichsbank, Devisen gegen Noten aufzunehmen, selbst wenn ihr die dadurch erfolgende Erhöhung des Geldumlaufes als unerwünscht erscheine, gleichzeitig stelle die nicht nur formale, sondern auch materielle Kurzfristigkeit eines hohen Prozentsatzes der Auslandsverschuldung eine dauernde Währungsgefährdung dar, da immer mit der Möglichkeit eines überraschenden Abzuges dieser Mittel zu rechnen sei. Eine bloße Innehaltung der gesetzlichen Deckungsvorschriften könne die Reichsbank nicht sichern.

Trotz dieser Befürchtungen dürfte jedoch die Notenbank auch in ihrer heutigen Situation ihren Währungsaufgaben ohne weitergehende Interventionen genügen können. Wenn es auch bei Betrachtung des einzelnen Verschuldungsvorganges so scheinen könnte, als werde die Reichsbank rein passiv dem Zustrom und Abstrom von Devisen und Gold ausgesetzt, so daß sie unter Umständen den an sie herantretenden Ansprüchen nicht genügen könnte, so erweist sich, auf das Ganze der Kreditvorgänge gesehen, diese Annahme als unbegründet.

Solange freilich bis 1926 die Reichsbank eine feste Dollarnotierung durchführte, mußte der Devisenbestand stark schwanken, schon weil hierin ein Anreiz für die deutschen Banken lag, sich Noten statt durch Wechseleinreichung durch Devisenabgabe zu beschaffen. Bei variabler Notiz wird der Zu- und Abstrom schon durch das Regulativ der Wechselkurse in engeren Grenzen gehalten. So stellt auch der Bericht des

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Enqueteausschusses über die Reichsbank fest[6], daß der Devisenzustrom, abgesehen davon, daß ein Teil direkt für Einfuhrzwecke verwendet wird und dadurch überhaupt nicht auf den Geldumlauf einwirkt, eine Verringerung der kurzfristigen Verschuldung herbeiführt und hierdurch einer befürchteten inflationistischen Erhöhung der Reichsbankdevisen entgegenwirkt. Die Auslandsverschuldung greift so in den Währungsmechanismus nur wenig ein, was auch für die Zeit der Rückzahlung gilt. Denn diesem Devisenabstrom wird eine vermehrte Wechseleinreichung parallel gehen, so daß eine dem Devisenabstrom entsprechende Einschränkung des Notenumlaufes nicht eintritt. Infolge dieser Kompensation des Devisenzustroms durch Verminderung, des Devisenabstroms durch Vermehrung der Wechseleinreichung hat sich die Schwankung der Devisenvorräte bei der Reichsbank nach den Feststellungen des Enqueteausschusses in engen Grenzen gehalten.

Gewiß kann sich die Währungspolitik nicht einfach an den gesetzlichen Deckungsproportionen orientieren. Die Notenbank hat ja nicht nur für die Einlösung der Noten, sondern auch die Abhebbarkeit der Girogutthaben in Noten zu sichern; sie muß so stets einen Emissionsspielraum aufweisen. Aber innerhalb dieser Grenzen ist das Funktionieren des Währungsapparates auch ohne Aufwendung zusätzlicher wirtschaftspolitischer Maßnahmen zu erreichen, wie sie etwa ein Eingriff in den Gang der Auslandsverschuldung darstellt. Wenn sich auch ein extremer Fall denken läßt, daß bei starkem Abstrom von Gold und Devisen die Diskontpolitik versagt und statt der Preissenkung im inneren Markte eine Produktionseinschränkung mit steigenden Preisen einsetzt, so daß kein Ausgleich mehr durch einen Exportanreiz herbeigeführt wird, wäre es doch falsch, die Währungspolitik auf diese äußerste Möglichkeit einzustellen. Die Abdämmung der Auslandsverschuldung ist überdies eher geeignet, diese gefährdete Situation herbeizuführen, als sie abzuwenden, da, sofern die Auslandsverschuldung produktiven Zwecken dient, sie einer Einschränkung des Produktionsvolumens, von der diese Währungsbedrohung ausgehen könnte, gerade entgegenwirkt.

Auch die strukturellen Wandlungen der Position der Reichsbank im deutschen Kreditmarkt dürften die volle Erfüllung ihrer Währungs-

---

[6] Die Reichsbank. Bericht des Ausschusses zur Untersuchung der Erzeugungs- und Absatzbedingungen der deutschen Wirtschaft (V. Unterausschuß). Berlin 1929. S. 101ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

funktion nicht tangieren. Abschwächungen und Verstärkungen ihrer Stellung stehen einander gegenüber. Die Beanspruchung der Reichsbank ist infolge der verminderten Liquidität der Kreditbanken gewachsen, sie ist auch insofern größeren Anforderungen ausgesetzt, als mit der Entgoldung des Umlaufes ein größerer Teil der Geldschöpfung bankmäßig erfolgt. Dieser Stärkung ihrer Position steht andererseits eine Schwächung gegenüber durch die Entwicklung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs, nicht zum wenigsten auch innerhalb des öffentlichen Bankwesens bei Sparkassen und Girozentralen. Wenn diese Entwicklung auch die Gefahr in sich schließt, daß die Reichsbank in der Depression die Fühlung mit dem Markte verliert, so daß sich hier eine Kreditexpansion entwickelt, die in ihrem Endstadium sich in erhöhten Ansprüchen an die Reichsbank auswirkt, so kann die Reichsbank, sofern sie nur die Ziele einer Währungsbank verfolgt und nicht direkt konjunkturregelnd eingreifen will, solche Beanspruchungen ruhig an sich herankommen lassen. Sie kann dies um so mehr, da eine Zurückhaltung von der Expansion ihre Deckungsproportion verbessert und selbst ein liberales Nachgeben gegenüber dem Spitzenbedarf der Hausse insofern für die Währung kaum Bedenken einschließt, als dieser Bedarf bei gleichzeitiger Einschränkung der Kredite seitens der privaten Banken nicht zu einer Expansion der Gesamtgeldmenge führt. Es wird hier nur Bankgeld durch Noten ersetzt.

Die Eindeutigkeit der währungspolitischen Funktion steht in der Politik der Zentralnotenbanken in Konkurrenz mit deren weiteren Aufgaben der Versorgung der Volkswirtschaft mit Kapital und der Konjunkturregelung.

Wie sehr die erste Funktion bei mißbräuchlicher Anwendung die Währungssicherung stören kann, hat die Inflation gezeigt. Nachdem inzwischen die Beziehungen der Reichsbank zu den Staatsfinanzen neuestens so geregelt sind, daß die in ihrem Betrage absolut begrenzten Kredite nicht als Notendeckung in Frage kommen, ist eine akute Gefahr gebannt. Trotzdem muß festgestellt werden, daß die Aufgabe einer Versorgung der Volkswirtschaft und des Staates mit Kapital in die Politik der Notenbank eine Spannung zu ihrer primären Aufgabe hineinbringt. Sie ist nicht nur dann zu konstatieren, wenn die Reichsbahn durch die in ihrem Besitze stehende Golddiskontbank Geschäfte tätigt, die ihr statutarisch versagt sind, sondern sie zeigt sich schon im normalen Geschäft, sobald die Reichsbank in der Depression die entgleitende Füh-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

lung mit dem Geldmarkte durch Mittel aufrecht erhält, die ihre Liquidität schwächen. Sie schränkt damit die Möglichkeit ein, am Ende der Expansion den vermehrten Bargeldbedarf weitestgehend befriedigen zu können. Sie wird dadurch zu Zinserhöhungen und unter Umständen Kreditkontingentierungen gezwungen, die, abgesehen davon, daß sie meist zu spät einsetzen, um konjunkturregelnd zu wirken, eine schärfere Einschränkung der Kredittätigkeit bewirken, als es währungspolitisch nötig wäre; denn sofern es sich am Ende der Expansion nicht darum handelt, eine weitere Kreditausdehnung zu ermöglichen, sondern nur die Bargeldbeschaffung zu erleichtern, stehen einer Erhöhung des Notenumlaufes in dieser Zeit keine Bedenken entgegen.

Unter dem Zwange als Währungsbank auf höchste Liquidität, als Kreditbank auf reichlichste Kapitalversorgung zu sehen, werden die Notenbanken schon von sich aus auf ein konjunkturpolitisches Verhalten hingedrängt[7]. Auch dieses weicht von den Normen, die eine reine Währungsbank zu verfolgen hätte, an bestimmten Punkten ab. Es verlangt freilich für Zeiten steigender Beanspruchung vermehrte Zurückhaltung in der Krediterteilung, dient so gleichzeitig der währungspolitischen Aufgabe der Erhaltung eines flüssigen Status, es verbietet aber gleichzeitig, in der Depression sich mit einem hohen Deckungsverhältnis zufrieden zu geben, ohne durch Senkung der Zinssätze dem Markte eine Anregung zu erteilen. Die Befähigung zu solcher Politik hängt recht entscheidend von der Position der Notenbanken ab. Dies ist in den einzelnen Volkswirtschaften sehr verschieden; am stärksten dürfte sie in Frankreich, am schwächsten in den Vereinigten Staaten sein.

Der Bewegungsspielraum der deutschen Reichsbank für eine solche konjunkturanregende Politik ist eng bemessen, verglichen etwa mit der Verfassung der Banken von England und Frankreich[8]. Der Zwang, für den nicht gold- und golddevisengedeckten Notenumlauf eine Wechseldeckung zu halten, gibt ihr wohl die Möglichkeit, durch Senkung des Diskontes auf vermehrte Einreichung von Wechseln hinzuwirken, und so Aufschwungstendenzen zu unterstützen. Da sie jedoch gegenwärtig mit Rücksicht auf die Auslandsverschuldung nicht beliebig mit ihrer Rate

---

[7] Bezüglich der allgemeinen Grundsätze der Konjunkturpolitik siehe meinen Aufsatz: Konjunkturforschung und Konjunkturpolitik. Handwörterbuch der Staatswissenschaften. IV. Ergänzungsband. S. 645—677.

[8] Vgl. Neißer, Die Reichsbank als konjunkturpolitischer Faktor. Magazin der Wirtschaft. 1931. Heft 13.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

heruntergehen kann, außerdem bei scharfem Konjunkturrückgang dieses Mittel nicht verfängt, ist ihre konjunkturanregende Aktivität gebunden, da sie nur dann dem Geldmarkte Mittel durch eine Notenabgabe gegen Rediskontierung von Schatzwechseln oder Lombardierung von Effekten zufließen lassen kann, wenn Gold- und Wechseldeckung zusammen erheblich höher sind als der Notenumlauf. Im übrigen ist sie bei einem derartigen Vorgehen durch das Verbot des Ankaufes festverzinslicher Wertpapiere für eigene Rechnung, soweit dies nicht für das laufende Kundengeschäft geschieht, behindert.

Die Situation der Reichsbank Anfang 1931 zeigte, daß selbst bei hoher Golddeckung in einer Depressionszeit der Wechselbestand so gering sein kann, daß sie eine Kreditexpansion, die ihr nicht direkt Wechsel zuführt, nicht einzuleiten vermag. Konjunkturpolitisch ist so die Reichsbank mehr auf die Abbremsung eines Konjunkturaufschwunges als zur Stimulierung einer Stagnation eingerichtet. Diese Konstruktion ist nicht bewußt geschaffen worden, da bei ihrer Errichtung ihre möglichen konjunkturpolitischen Ziele kaum gesehen wurden. Als Hemmung gegen einen wirtschaftspolitisch übersteigerten Aktivismus dürfte sie jedoch gegenwärtig durchaus noch angebracht sein. Gewiß könnte man der Notenbank größere Freiheit nach dieser Richtung geben, aber da der Erfolg solcher Konjunkturanregungen nach unserer gegenwärtigen Einsicht in den Konjunkturverlauf keineswegs als geklärt angesehen werden kann, und außerdem die Gefahr entsteht, daß die Notenbank hierdurch eine Aufgabe erhält, die sie in einen direkten Gegensatz zu ihrer Währungsfunktion bringt, dürfte es wünschenswert sein, daß diese Aufgabenerweiterung von der Notenbank ferngehalten wird.

Währungspolitik und Konjunkturpolitik stellen so an die organisatorische Ausgestaltung der Zentralnotenbank sehr verschiedene Anforderungen. Zur Sicherung der Währung genügt ein Spezialinstitut, welches seinen Pflichten um so besser nachzukommen vermag, je mehr es sich von der Übernahme sonstiger Aufgaben freihält. Diese Seite öffentlicher Bankbetätigung zwingt nicht, zur Erfüllung ihrer Aufgaben möglichst weit auszugreifen. Anders die Konjunkturpolitik. Diese kann nur dann durchgesetzt werden, wenn die Zentralnotenbank die hierzu notwendige Marktposition einnehmen kann. Sie ist dazu genötigt, nicht nur eine engere Fühlung mit dem Markte auch in Depressionszeiten rechtzuerhalten und dadurch der privaten Bankorganisation erhebliche Konkurrenz zu machen, sondern sie kann sich auch nur dann genügende

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Wirksamkeit sichern, wenn es gelingt, auch innerhalb der öffentlichen Banken ein Zusammengehen zu erreichen. Die konjunkturregelnde Wirksamkeit der Reichsbank wird nämlich auch dadurch eingeschränkt, daß eine Reihe von öffentlichen Banken, wie die Reichskreditgesellschaft, die Verkehrskreditbank, die Staatsbanken und Girozentralen, eine Verflüssigung des Geldmarktes befördern und dadurch eine auf Krediteinschränkung gehende Politik der Zentralnotenbank einschränken können. Eine konjunkturausgleichende Tätigkeit der Reichsbank ist daher nur möglich, wenn es gelingt, eine Zusammenarbeit der Zentralnotenbank mit den übrigen öffentlichen Geldmarktinstituten, die im letzten Jahrzehnt erheblich an Bedeutung gewonnen haben, zu organisieren.

Von den weiteren Grundaufgaben der öffentlichen Bankorganisation kann die oben genannte Kreditformung außer Betracht bleiben, da hierbei die Staatstätigkeit ökonomisch, wenn auch nicht rechtlich, in Bahnen verläuft, die vom Verhalten der privaten Wirtschaftsführung in den betreffenden Gebieten nur wenig abweichen. Das ökonomische Problem ist hier nicht an die öffentliche Unternehmungsform als solche gebunden. Anders steht es bei den Instituten, welche die vorhandene Kreditorganisation durch Leistungen ergänzen sollen, die in einem tieferen Sinne nur durch Eintreten des Staates zu erfüllen sind. Diese Vervollständigung geht nach der Seite des passiven Bankgeschäftes in der Schaffung von zusätzlichen Anlagemöglichkeiten für Spargelder und öffentliche Kassenmittel, nach der Richtung des Aktivgeschäftes in der Versorgung bestimmter von den Privatbanken nicht genügend bedachter Kreditnehmerschichten.

Drei Zusammenhänge sind für die Beurteilung dieser Betätigung wesentlich: 1. In welchem Umfange kann der Staatsbetrieb hier eine spezifische Leistungserweiterung gegenüber der privaten Organisation durchführen? 2. Fördert oder mindert die Tendenz, die öffentlichen Banken im Sinne allgemeinbankgeschäftlicher Funktionen auszugestalten, diesen Sonderzweck? 3. Wie weit lassen sich die verschiedenen wirtschaftspolitischen Ziele in der Tätigkeit eines einzelnen Institutes vereinbaren, wie weit verlangen sie die Errichtung von Spezialinstituten für jeweils nur eine Aufgabe?

Als Beispiel einer solchen Ergänzungsorganisation möge das Sparkassenwesen dienen. Zweifellos kann hier die öffentliche Hand der Spartätigkeit erhebliche Anregungen bieten, nicht nur durch eine erhöhte Sicherheit der Anlage, sondern gleichzeitig auch durch die Gewährung

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

einer höheren Verzinsung. Die praktisch bestehende Langfristigkeit wenigstens eines Teiles ihrer Einlagen ermöglicht den Sparkassen unter dem Schutze der öffentlichen Verlustgarantie, ihre Gelder langfristig anzulegen, und damit ihre Sparer an den höheren Kapitalmarktzinsen Anteil nehmen zu lassen. Die beträchtliche Spannung zwischen den Geldmarktsätzen und denen des Kapitalmarktes in den letzten Jahren hat die Position dieser Institute gegenüber den auf Geldmarktgeschäfte angewiesenen privaten Banken nicht wenig gestärkt. Die Gefahr einer Illiquidisierung, die damit notwendig verbunden ist, kann jedoch so lange in Kauf genommen werden, als die Einlagen im wesentlichen aus langfristigen Sparmitteln bestehen. Je mehr die Sparkassen auch eigentliche Kassenführungsguthaben an sich heranziehen, und sobald, wie es in der Nachinflationszeit festzustellen ist, die Sparguthaben selbst stärker fluktuieren, um so mehr müssen sie sich in ihrem Geschäftsaufbau den privaten Banken angleichen, um so weniger können sie aus dieser früheren Sonderkonstruktion fließende Vorteile den Sparern zukommen lassen. Die Aufgabenerweiterung der Sparkassen stand kurz nach der Inflation durchaus noch im Dienste ihrer primären Funktion, der Sorge für eine entsprechende Anlage der Sparmittel. Da geeignete langfristige Anlagemöglichkeiten nicht vorhanden waren, die Spareinlagen selbst einen kurzfristigeren Charakter trugen, waren sie gezwungen neue Anlagemöglichkeiten zu suchen. Damit ist jedoch nicht gesagt, daß die Beibehaltung dieser neuen Geschäftsstruktur auch heute noch dem Spareffekt dient. Denn zweifellos werden die Sparkassen durch ihre bankmäßige Tätigkeit und den Ausbau ihres Girosparsystems mit einem Kostenapparat belastet, der nicht wie bei den Kreditbanken als ein Werbungsinstrument für ihre primäre Aufgabe angesehen werden kann, sondern aus einer zusätzlichen Aufgabenübernahme herrührt. Diese Erweiterung verlangt schärfste kalkulatorische Überprüfung, damit nicht mit der Ausbreitung der Sparkassentätigkeit ihre sozialpolitische Wirkungsfähigkeit eingeengt wird.

Da sich jedoch in der Sparkassenorganisation eine Rückbildung konstatieren läßt, durch die sich der ursprüngliche Tätigkeitskreis stärker wieder zur Geltung bringt, kommt diesem Gesichtspunkte gegenwärtig nur verminderte Bedeutung zu. Trotzdem ist zu vermerken, daß eine Expansion der Aufgaben, so sehr sie in vergangenen Jahren eine Notwendigkeit darstellte, nicht notwendig eine bessere Erfüllung der zentralen Aufgaben verbürgt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Einer nicht unwesentlichen Einschränkung unterliegt die Sparkassenorganisation ferner dadurch, daß ihr bei der Disposition über ihre Gelder Beschränkungen auferlegt sind. Durch eine Reihe von Maßnahmen ist diese veranlaßt worden, zur Deckung des öffentlichen Kredits beizutragen. Damit wurde ein Ziel in ihre Entwicklung hineingebracht, daß nicht in unbedingter Harmonie zu ihren ursprünglichen Aufgaben steht. Abgesehen von den Kollisionen, die sich aus der Tatsache ergeben müssen, daß die Verwaltung der Sparkasse von dem bevorzugten Kreditgeber selbst geführt wird, bedrohten auch die staatlichen Anlagebestimmungen, die seit 1912 die Investierung eines Teiles der Gelder in mündelsicheren Papieren vorsahen, eine bestmögliche Disposition. Dieser Zwang diente keineswegs der Ertragssicherheit der Sparkassenanlagen, denn die Rentenanlage ist nur unbedenklich, wenn sie an einem konjunkturell günstigen Zeitpunkt vorgenommen werden kann. Sie ist ungünstig in einer Periode allgemein sinkender Zinssätze, da infolge der Kurserhöhungen der Renten in dieser Zeit ihre Rentabilität sinkt, sie ist ungünstig, solange bei steigenden Zinssätzen die Kurse bei freilich steigenden Erträgen sinken. Der nicht nur für die Sparkassen, sondern auch im konjunkturpolitischen Interesse günstigste Augenblick dürfte der Endpunkt der Hausse sein. In diesem Augenblick verdient der Rentenmarkt am ehesten eine zusätzliche Beanspruchung; dieser Zeitpunkt ist auch für die Sparkassen der günstigste Moment, da hier tiefster Kursstand und höchste Rentabilität zusammentreffen[9].

Die meisten öffentlichen Banken unterliegen daneben der Pflicht, bestimmten Wirtschaftskreisen ihre freien Gelder zuzuführen. Die Frage, ob eine solche Auflage für sie eine Belastung darstellt oder nicht, ist nicht generell zu entscheiden. Dafür sind die Verhältnisse in den Gebieten, die für eine ergänzende Kreditversorgung durch die öffentliche Hand in Frage kommen, zu differenziert. Es kann sich hierbei um Geschäfte handeln, von denen sich die privaten Banken aus Gründen zurückhalten, die etwa in dem zu großen Risiko liegen, oder wie z. B. bei der Finanzierung des industriellen Klein- und Mittelkredits in der Unmöglichkeit, solche Kredite auf dem Wege der Effektenemission abzulösen. Es kann sich darum handeln, daß an sich, wie etwa beim Einzelhandel, die Rentabilität die Kredithergabe rechtfertigen

[9] Vgl. Somary, Bankpolitik. 1931. S. 192, 274.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kann, jedoch nach der Natur des Betriebes keine geeigneten Sicherungsgrundlagen zu beschaffen sind. Die Entscheidung, wo echte Versorgungslücken bestehen, die von Spezialinstituten noch rein bankmäßig ausgefüllt werden können, und wo Risiken vorliegen, die ökonomisch nicht mehr in die Kreditversorgung einbezogen werden sollten, ist weder generell noch vor dem tatsächlichen Erfolge zu treffen. Zweifellos tritt diese Kreditnachfrage besonders dringlich an die öffentlichen Banken heran. Falsch wäre es, eine Zurückhaltung des Staates von jeder kreditergänzenden Tätigkeit aus diesem Grunde zu fordern. Gefährlich ist freilich die Übertragung derartiger Aufgaben an die bereits mit anderen Aufgaben betrauten Institute, da ein etwaiger Mißerfolg dann unter Umständen nur in einer oft nicht klar hervortretenden Minderung der Funktionsfähigkeit dieser Institute sich auswirkt.

Eine derart wirtschaftspolitisch gelenkte Kreditversorgung schließt, wie die Erfahrungen des letzten Jahrzehnts gezeigt haben, die Gefahr großer Kapitalfehlleitungen ein. Darin liegt jedoch noch kein definitives Argument gegen die Notwendigkeit durch staatliches Eingreifen gewisse Unausgeglichenheiten der Kreditversorgung zu beseitigen. Kapitalfehlleitungen sind auch durch die privaten Banken vorgenommen worden. Zweifellos ist diese Gefahr bei den öffentlichen Instituten durch zwei Umstände besonders groß, von denen wenigstens der erste nicht in direkter Beziehung zum Charakter des öffentlichen Betriebes steht. Sie ist einmal kaum vermeidbare Konsequenz einer vehementen Aufgabenexpansion, die jeden Bankbetrieb vor Situationen stellt, für die er bisher noch keine Erfahrungen zu sammeln in der Lage war. Die Gefahr von Fehlinvestitionen wird freilich für das öffentliche Bankwesen durch die wachsende Beeinflussung durch Interessentengruppen akzentuiert, deren Bedeutung für die öffentlichen Bankorganisationen am sichtbarsten durch ad hoc gegründete öffentliche Kreditinstitute dokumentiert wird, so für die Landwirtschaft und den industriellen Klein- und Mittelkredit, deren Leistungsfähigkeit sich häufig nur durch Subventionen erhalten ließ.

Auch die relativ neutralste Funktion des öffentlichen Bankwesens, die der Kassenverwaltung, der Anlage und Aufnahme kurzfristiger Geldmittel und der Anleihenemission, greift in die Erfüllung seiner übrigen Aufgaben erheblich ein. Seine Struktur wird durch diese Beziehung zur Finanzpolitik entscheidend beeinflußt. Die Ansammlung von Haushaltsüberschüssen kurz nach der Inflation war eine der Trieb-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kräfte der Expansion der öffentlichen Banken. Als später diese Entwicklung umschlug, trug der Kreditbedarf des Reiches, der Länder und Gemeinden dazu bei, die bankmäßige Betätigung zugunsten der Pflege des öffentlichen Kredits zurücktreten zu lassen. Durch diese Verknüpfung erhält das Ganze so eine variable Gesamttendenz.

Die spezifische Organisationsaufgabe der staatlichen Bankführung liegt in der Ausgestaltung ihrer wirtschaftspolitischen Leistungsfähigkeit. Der hier nur skizzierte Zusammenhang zwischen den einzelnen Aufgaben zeigt, daß diese sich ebensosehr hemmen und gar aufheben können, wie sie sich wechselseitig zu stützen vermögen. Mit einer wahllosen Häufung von nicht harmonisierbaren Zielen ist den ernstzunehmenden Zwecken staatlicher Wirtschaftspolitik nicht gedient. Aber auch eine Ausrichtung auf zu spezielle Aufgaben kann nicht als Lösung betrachtet werden, da hierdurch die Stoßkraft und Beweglichkeit des einzelnen Institutes auch für seine eigensten Aufgaben beeinträchtigt wird.

V. Die Konkurrenzbedingungen der privaten und öffentlichen Bankwirtschaft.

Die Entwicklung der öffentlichen Banken in den letzten Jahrzehnten hat zu lebhaften Auseinandersetzungen über die Aufteilung des Marktes zwischen staatlichen und privaten Banken geführt. Insbesondere stieß die Expansion der kommunalen Institute auf heftigste Gegenwehr. Gerade hier ging der Kampf um beide Seiten des Bankgeschäftes, um den Debitoren- wie Kreditorenkreis. Die wachsende Konkurrenz der Sparkassen wurde vor allem den Kreditgenossenschaften fühlbar, die ihre Einleger wie Debitoren ungefähr in denselben Schichten wie die Sparkassen suchen. Um diesem Wettbewerb zu begegnen wurden von den Banken Gegenaktionen eingeleitet, so durch den Versuch, die Pflege der Spartätigkeit in den eigenen Arbeitsbereich einzubeziehen und damit die öffentlichen Institute in ihren Reservaten anzugreifen. 1928 kam es zu einem Wettbewerbsabkommen zwischen Sparkassen, privaten Banken und Kreditgenossenschaften. Es bezog sich in erster Linie auf die Formen der Werbung. Zur Schlichtung von Differenzen wurde ein Schiedsverfahren vorgesehen. Mehr als die äußeren Formen des Wettbewerbes wurden dadurch freilich kaum geregelt. Die Tatsache der Aufgabenkollision bleibt nach wie vor bestehen. Wenn auch inzwischen eine Milderung der Gegensätze zu verzeichnen ist, so darf dies über die

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Labilität des ganzen Zustandes nicht hinwegtäuschen. Die Flurbereinigung ist wesentlich mitveranlaßt durch eine erhöhte Beanspruchung der öffentlichen Banken im Dienste des Kommunal- und Hypothekarkredits. Diese band deren Aktivität und zwang zu einer stärkeren Beschränkung auf die traditionellen Gebiete. Bei den Sparkassen nähert sich zum mindesten die Zusammensetzung von Sparern und Kreditnehmern den Vorkriegsverhältnissen. Banken wie Sparkassen haben dauernde Erfolge beim Neuaufbau ihrer Position letztlich doch nur in ihrem früheren Aufgabenbezirk zu verzeichnen. Der Zustrom der Spargelder hat sich nicht nennenswert auf die Sparkonten der Privatbanken umlenken lassen, an der Zunahme der Scheckgelder sind in den letzten Jahren die Sparkassen nur in geringem Maße beteiligt, diese fließen wieder den Privatbanken zu.

Gleichwohl ist damit das Konkurrenzproblem nicht gegenstandslos geworden. Die Reibungsflächen sind auch heute noch zahlreich, und es hängt sehr von der Finanzlage des Staates ab, ob nicht in Zukunft von ihr eine neue Expansion angeregt wird. Damit bleibt die Frage bestehen, nach welchen Gesichtspunkten die Konkurrenz zwischen öffentlichen und privaten Banken zu regeln ist. Will man ihr gerecht werden, so hat man von der Tatsache auszugehen, daß auch das private Bankwesen strukturellen Wandlungen unterworfen ist, die den organisatorischen Abstand zu ihrem Gegenspieler gemindert haben. Die Konzentration der Großbanken zwingt diese zum Aufbau eines bürokratischen Apparates, durch den die Beweglichkeit der geschäftlichen Entscheidung notwendig eingeengt wird. Die öffentliche Kontrolle, der sich derartige Riesengebilde nicht einfach entziehen können, nimmt die Möglichkeit, nur reine Rentabilitätsinteressen zu verfolgen. Andererseits haben insbesondere die Institute des Reiches und der Länder durch Ausgestaltung in der Form der Aktiengesellschaft oder des verselbständigten Regiebetriebes sich die Vorteile der größeren Dispositionsfreiheit der privaten Unternehmungsform zu sichern gesucht.

Je weniger der private Betrieb durch den Besitz einer spezifischen Organisationsform gegenüber dem Staatsbetriebe einen wirtschaftlichen Vorteil behaupten kann, um so mehr fallen die Vorzüge ins Gewicht, mit denen der Staat seine Unternehmungen ausstattet. Der private Bankbetrieb ist in dem Maße als die Angleichung beider Betriebsformen erfolgt, immer weniger in der Lage, diesen Vorsprung durch seine spezifische Leistungsfähigkeit zu kompensieren.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die öffentliche Bankunternehmung wird einmal durch die Position gestärkt, die sie als Kassen- und Kreditinstitut des Staates inne hat. Die Verlustgarantie der öffentlichen Körperschaften ist für die öffentlichen Banken nicht nur ein wirksames Werbemittel, sie enthebt diese gleichzeitig auch der Notwendigkeit, ein hohes Eigenkapital halten zu müssen. Sie erfährt ferner eine Reihe von steuerlichen Bevorzugungen. Den Emissionen öffentlicher Institute ist ferner eine erhöhte Absatzfähigkeit gesichert worden dadurch, daß den privaten Hypothekenbanken z. B. in Preußen der Charakter der Mündelsicherheit vorenthalten wurde.

Damit ist sicher die Wettbewerbsgleichheit durchbrochen, und eine sich nunmehr herausstellende Expansion der öffentlichen Banken kann nicht einfach als ein Beweis der volkswirtschaftlichen Nützlichkeit dieser Unternehmungsform angesehen werden. Der Vorschlag, durch Aufhebung der Privilegierung der öffentlichen Banken diese mit den privaten zu gleichen Konkurrenzbedingungen arbeiten zu lassen, um so dem Markte die Entscheidung über die Leistungsfähigkeit zuzuschieben, geht jedoch an der Tatsache vorbei, daß die Sonderfunktionen der öffentlichen Banken als wirtschaftspolitischer Institute, die gewisse zusätzliche Versorgungsaufgaben erfüllen, also in der Regel unter schlechteren Bedingungen arbeiten, eine Präferenzstellung notwendig machen. Überdies wäre dem privaten Bankwesen mit einer solchen Gleichstellung kaum gedient. Diese würde die öffentlichen Banken nur zwingen, in verstärktem Maße aus Rentabilitätsgründen in das normale Bankgeschäft einzudringen. Ein derartiges Vorgehen wurde z. B. 1928 für den Fall der Abschaffung ihrer bevorzugten Stellung von den Sparkassen und Giroverbänden offen angekündigt. Der Fortfall der Privilegierung würde außerdem die öffentlichen Banken in die Notwendigkeit versetzen, ihre eigentlichen Aufgaben zurücktreten zu lassen. Eine hinreichende Kapitalausstattung dieses verzweigten Systems dürfte zudem gegenwärtig erhebliche Schwierigkeiten bieten.

Der entgegengesetzte Vorschlag geht dahin, die öffentlichen Banken in Kompensation ihrer Bevorrechtung streng an den Geschäftskreis zu binden, für den sie zur Ergänzung der Privatbanken ins Leben getreten sind. Eine solche Begrenzung müßte freilich der Tatsache Rechnung tragen, daß durch die Konzentration der Großbanken und das Zurücktreten der Provinzinstitute neue Lücken in der Versorgung des Klein- und Mittelkredites entstanden sind, daß überhaupt eine Aufgaben-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

setzung für die öffentlichen Banken eine stete Neuanpassung an die Veränderungen der Kreditorganisation verlangt. Eine solche Bindung würde nicht schon durch eine Beschränkung der Privilegierung gewisser Teile des Bankbetriebes gesichert sein; denn bei der Einheit, die ein Bankbetrieb in kalkulatorischer Hinsicht darstellt, bedeutet etwa eine steuerliche Entlastung, wie sie z. B. im Körperschaftssteuergesetz für die sparkasseneigenen Geschäfte ausgesprochen ist, gleichzeitig auch eine Entlastung für die steuerlich nicht begünstigten Geschäfte.

Es fragt sich jedoch, ob diese Beschränkung der Bankunternehmung auf subsidiäre Aufgaben den Möglichkeiten gerecht wird, die die öffentliche Unternehmungsform für eine Ökonomisierung des Kreditprozesses bietet, ob nicht bei einer solchen Bindung die positive Eignung der öffentlichen Bankführung auch für eine allseitige Tätigkeit zu gering veranschlagt wird. Von der Entscheidung dieser Frage hängt es ab, ob der Einschaltung öffentlicher Unternehmungen in den normalen Kreditprozeß spezifische Leistungsmöglichkeiten zuzusprechen sind, die selbst bei Einklammerung ihrer wirtschaftspolitischen Funktion dieser Unternehmungsform eine davon unabhängige ökonomische Berechtigung geben.

Es bedeutet noch kein Generalbekenntnis zu jedem und jeglichem Interventionismus, wenn zugestanden wird, daß an bestimmten Punkten der Marktorganisation die öffentliche Unternehmung rein ökonomisch als Betriebsform eine Güterversorgung sicherstellen kann, die der der privaten Unternehmung überlegen ist. Edgeworth hat für die industrielle Erzeugung eine solche Möglichkeit einer produktiven Überlegenheit der öffentlichen Unternehmung angegeben. Sie ist freilich nicht auf die Verhältnisse der Kreditorganisation direkt zu übertragen. Es handelt sich hierbei um den Fall, daß bei dauernd degressiver Kostengestaltung ein öffentlicher Monopolbetrieb die Versorgung aller Nachfrageschichten reichlicher und billiger durchzuführen vermag, indem er als spezielles Entgelt der Leistung nur deren Grenzkosten einzieht, dafür die allgemeinen Kosten durch Steuermittel zu decken sucht. Werden diese richtig verteilt, so erhalten alle Konsumenten das Produkt wohlfeiler als bei freier Konkurrenz.

Dieses Beispiel soll nur die Frage, um die es hier geht, ungefähr illustrieren: weist die öffentliche Unternehmung im Bankwesen gewissermaßen konstruktive Vorteile auf, die dem privaten Betriebe als

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

solchem nicht zugänglich sind, wenn er sie natürlich auch durch andere Vorteile zu kompensieren vermag?

Eine solche Möglichkeit ist in der Tat auch in der Kreditorganisation zu finden. Sie beruht auf der Ersetzung des Eigenkapitals durch die Garantie des öffentlichen Verbandes und auf dem Wegfall eines Verzinsungszwanges für ein eventuell doch vorhandenes Eigenkapital. Wenn sich auch das Verhältnis des Eigenkapitals zu den fremden Mitteln immer mehr zuungunsten des Eigenkapitals verschiebt, so daß seine Verzinsung für den einzelnen Kreditumsatz nur mehr geringe Bedeutung hat, kann trotzdem in diesen Grenzen durch die öffentliche Unternehmung die Kreditverteilung verbilligt werden. Freilich nur, falls die Zuschläge für eventuelle Verluste geringer sind als die Belastung der Kredite durch die Garantiefunktion des teueren Eigenkapitals. Natürlich wird mit der staatlichen Verlustgarantie nicht etwa der verfügbare Kapitalvorrat und das Eigenkapital der Banken erhöht. Das Eigenkapital ist ja nicht im Bankbetriebe selbst gebunden, es wird wie alle übrigen Mittel weitergegeben, es erfüllt seine Garantiefunktion gewissermaßen nur im Nebenberuf. Die Ersetzung der Bankkapitalien durch öffentliche Verlustgarantie würde keine Kreditverbilligung durch Erhöhung des Kapitalangebotes bewirken, die Verbilligung würde sich vielmehr durch einen Ausfall in der Kapitalnachfrage durchsetzen.

Diesem konstruktiven Vorteile wird freilich in Zukunft keine erhebliche Bedeutung zukommen. Die Steigerung der fremden Mittel gegenüber dem Eigenkapitale verringert die Belastungsspanne, die durch eine Verlustgarantie eingespart werden kann. Gleichzeitig wächst mit der Konzentration erheblicher Teile des Volksvermögens in den Großbanken der öffentlichen Hand eine Verantwortung für diese Riesengebilde zu, die sich in einem Staate, der seine prinzipielle Bereitwilligkeit zu Subventionen offen genug bekundet hat, wie eine legalisierte Verlustgarantie zugunsten der Großbanken auswirkt. Das Eintreten Deutsch-Österreichs für die Verluste der Österreichischen Kreditanstalt im Mai 1931 zeigt, daß solche Erwartungen keineswegs ohne Berechtigung sind.

Schon in dieser unausgesprochenen Verlustgarantie zugunsten der privaten Großbanken liegt die Unmöglichkeit, das Garantieprivileg der öffentlichen Banken zu beseitigen.

Die Situation ist anders zu beurteilen, wenn die Leistungsfähigkeit

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

des öffentlichen Betriebes nicht in seiner Eigenstruktur beruht, die der Staat bejahen kann, auch da, wo sie eine Konkurrenzungleichheit schafft, wenn diese vielmehr durch Steuerprivilegien erzeugt wird. Eine solche Steuerbevorzugung besteht z. B. für die Sparkassen in bezug auf die sparkasseneigenen Geschäfte für die Körperschaftssteuer und bei Beschränkung auf diese Geschäfte auch für die Vermögenssteuer und für die Leistungen aus dem Aufbringungsgesetz. 1928 wurde der Begriff der sparkasseneigenen Geschäfte zugunsten der Sparkassen sehr weit umschrieben, so daß er auch einen Teil ihrer neuen bankmäßigen Aufgaben umfaßt. Die Frage, wo solche steuerrechtlichen Bestimmungen eine echte Bevorzugung darstellen, wird jedoch bis zur Unentscheidbarkeit kompliziert, daß die meisten Institute mit Sonderaufgaben befaßt sind, etwa der Betreuung von Grenzkreditmärkten, denen sie bei völliger Gleichstellung mit den Privatbanken nicht zu genügen vermögen, oder daß sie als Kassen- und Vermögensverwaltungen des Staates Exponenten des Staates sind, oder, wie die Sparkassen, durch staatliche Anlage- und Liquiditätsbestimmungen weitere Belastungen zum Teil zugunsten des öffentlichen Kredites tragen. Aus der Tatsache einer allgemein bankgeschäftlichen Tätigkeit kann noch nicht geschlossen werden, daß die steuerliche Entlastung des öffentlichen Institutes zu weit gegangen ist. Sie kann ebensogut Zeichen für eine zu weit gehende Entlastung sein, wie Anzeigen einer zu geringen Entlastung. Diese kann ebensogut zu dem Versuche führen, die mangelnde Rentabilität des ursprünglichen Geschäftes durch Erträge aus zusätzlichen Aufgaben auszugleichen.

Eine offene Konkurrenzungleichheit wird freilich zuungunsten der öffentlich-rechtlichen Pfandbriefinstitute durch die Monopolisierung der Mündelsicherheitserklärung geschaffen. Diese wirkt sich praktisch als eine Benachteiligung der privaten Hypothekenbanken aus, ohne daß dieser besondere belastende Funktionen der öffentlichen Institute entsprächen. Sie gibt den staatlichen Instituten eine Überlegenheit, die weder in der organisatorischen Eigenart, noch in der höheren Sicherheit ihrer Wertpapieremissionen liegt. Die Kurse und Erträge der privaten Pfandbriefe lagen seit der Inflation durchschnittlich höher und waren beständiger als die der öffentlichen. Die Mündelsicherheitserklärung hat ihre eigentliche Aufgabe in der Schaffung eines künstlichen Marktes für öffentliche Emissionen bei Sparkassen, Versicherungsträgern usw. Zirka 62% aller öffentlichen Emissionen waren

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

1929 meist auf Grund staatlicher Anlagevorschriften fest bei Sparkassen, Versicherungen usw. untergebracht[10].

VI. Das Organisationsproblem der öffentlichen Bankwirtschaft.

Die öffentliche Bankorganisation ist längst über das Stadium hinausgewachsen, indem sich das Organisationsproblem auf die Frage beschränken kann, ob diese die wirtschaftliche Rationalität der Privatunternehmung zu erreichen vermag. Diese Erörterung war am Modell des privaten Betriebes orientiert. Der heute bestehenden Gesamtsituation wird sie nicht mehr gerecht. Sie hatte nur Sinn, solange sich der private Betrieb in den begrenzten Größen hielt, die die unausgesprochene Voraussetzung für das Marktgleichgewicht bei freiem Wettbewerbe waren. Diese Betrachtungsweise konnte ferner nur so lange Geltung beanspruchen, als das öffentliche Bankwesen noch nicht zu einem wesentlichen Bestandteil der Kreditorganisation geworden war. Eine Rückübertragung der von ihm übernommenen Aufgaben auf die private Organisation steht heute nicht mehr in Frage. Da durch die Tatsachen der Entwicklung eine organisatorische Rekonstruktion des freien Wettbewerbes unmöglich gemacht ist, entfällt so in jedem Sinne die Möglichkeit, das Organisationsproblem aus der Perspektive einer nicht mehr bestehenden Marktordnung zu betrachten. Es kann nicht dadurch gelöst werden, daß man den öffentlichen Betrieb nach den Maßstäben des privaten organisiert. Nur aus dem besonderen Funktionskreis, in dem sich die öffentlichen Banken bewegen, können die Gesichtspunkte für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit dieser Institute gewonnen werden.

Ein isolierter Vergleich mit den privaten Banken, der die speziellen Arbeitsbedingungen nicht einbezieht, ist ebenso abwegig wie der Versuch, die öffentliche Unternehmung ihrer Sonderstellung wegen überhaupt einer ökonomischen Kontrolle zu entziehen. Im Gegenteil bedarf sie gerade einer verstärkten Aufsicht, da die Steuerung vom Markte her merklich abgeschwächt ist. Ein exakter Kostenvergleich stößt jedoch gerade beim Bankwesen auf erhöhte Schwierigkeiten[11]. Er wird erschwert da-

[10] Calveram, Zur Frage der Mündelsicherheit der Pfandbriefe. Bankwissenschaft. 1930. Heft 5, 6.

[11] Vgl. Wilhelm Hasenack, Betriebskalkulationen im Bankgewerbe. Berlin 1925.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

durch, daß die meisten öffentlichen Institute durch bestimmte Spezialaufgaben eine gewisse Einseitigkeit aufweisen, die einen Vergleich mit unspezialisierten Privatbanken vor das ohne eine gewisse Willkür nicht zu lösende Problem der Kostenaufteilung stellt. Nur bei wenigen Instituten gibt es vergleichbare private Gegentypen, etwa zur Reichskreditgesellschaft die Berliner Handelsgesellschaft. Aber selbst wenn ein durchgeführter Vergleich eine geringere Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Unternehmung anzeigte, braucht dies noch nicht auf Mängeln des Staatsbetriebes als solchem zu beruhen. Sie kann verursacht sein durch zu geringe Umsätze bei erheblichem fixem Kostenapparat. Eine solche Erscheinung spricht nicht schon notwendig gegen die öffentliche Unternehmungsform als solche; sie kann durch die Unergiebigkeit des Marktfeldes, auf dem sich die öffentliche Unternehmung ihrer Bestimmung gemäß betätigen muß, veranlaßt sein. Ohne eine Einbeziehung der gesamten Marktsituation kann ein Kostenvergleich noch keine Entscheidung bringen.

Ohne besondere Bedenken dürfte die Staatsbetätigung dort sein, wo, wie bei den Pfandbriefinstituten, ein verhältnismäßig schematisch zu regelnder Geschäftsbetrieb vorliegt. Die Wirtschaftlichkeit hängt hier mehr von Kapitalmarktkonstellationen ab als von aktiver Tätigkeit, sie ist bei Vorliegen eines genügend großen Hypothekenbestandes meist nur geringen Schwankungen unterworfen. Die Konzentration der privaten Hypothekenbanken dürfte das Bild kaum sehr zu ungunsten der öffentlichen Anstalten verschieben und der privaten Organisation eine erhebliche Überlegenheit geben, da der wichtigste Ersparnisposten der Bankkonzentration die Filialzusammenlegung hier nicht so ins Gewicht fällt.

In der rein bürokratischen Abwicklung des Bankgeschäftes dürfte eine dauernde Überlegenheit des öffentlichen Betriebes kaum beruhen. Die zunehmende Einführung von Buchhaltungsmaschinen und schematischen Betriebskontrollen bieten dem Staatsbetriebe die gleichen Organisationsmöglichkeiten wie dem privaten. Entscheidender ist die Qualifikation der disponierenden Bankführung selbst. Die Selektionsbedingungen sind hier bei den öffentlichen Banken ungünstiger, sie werden erschwert durch die Gehaltsüberbietung der privaten Unternehmungen in bezug auf die leitenden Posten und durch die wachsende Abhängigkeit der öffentlichen Institute von Parteieinflüssen. Auch dieser Mangel ist nicht irreparabel. Reich und Länder haben im letzten Jahrzehnt ihren Bankgründungen entweder die Form der Aktiengesellschaft gegeben,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

oder sie, wie es bei der Seehandlung und der Preußenkasse geschehen ist, so weit verselbständigt, daß ihre Eingliederung mit den Bruttobeträgen in den Etat fallen gelassen wurde, so daß nur der Geschäftsgewinn in diesem erscheint. Gleichzeitig hat man qualifizierte Kräfte durch Privatanstellungsverträge zu gewinnen versucht. Bei den kommunalen Instituten wurde der Anstaltscharakter der öffentlichen Banken in der Regel beibehalten.

Eine materiale Änderung der Geschäftspolitik dürfte durch diese Tendenz zur privaten Rechtsform kaum herbeigeführt werden, da sich gerade gegenüber den Zentralinstituten die Notwendigkeit einer einheitlichen Wirtschaftspolitik geltend macht und da es die wirtschaftspolitische Zielsetzung verbietet, Konsequenzen aus der privaten Rechtsform im Sinne einer reinen Rentabilitätseinstellung zu ziehen. Die Regelung, die die Verwaltung der öffentlichen Gelder unter der Leitung der Reichsbank gefunden hat, die Umgestaltung der Reichsbank bezüglich der Gewinnverteilung usw. haben die Relevanz der privatrechtlichen Form auf immer speziellere Gebiete eingeengt.

Die Annäherung an private Unternehmungsformen dürfte sich gerade beim Bankwesen im Gegensatze etwa zu den Versorgungsbetrieben in engen Grenzen halten. Würde man das öffentliche Bankwesen rein nach dem Vorbilde der privaten Organisation anlegen wollen, so hieße das an seinem wirtschaftspolitischen Charakter vorbeigehen und die Tatsache übersehen, daß es ein Erzeugnis des Interventionismus ist, welches seinem Ursprunge nach ohne politische Lenkung nicht in seinem gemeinten Sinne zu arbeiten vermag. Es ist nicht zu verkennen, daß die Leitung der öffentlichen Banken vor Aufgaben gestellt ist, die wirtschaftspolitische Entscheidungen verlangen und ermöglichen. Der Aktionsspielraum der privaten Banken ist hier sehr viel geringer. Da sich für solche Entscheidungen keine Normen aufstellen lassen, noch die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges am privatwirtschaftlichen Erfolg einen geeigneten Maßstab findet, hat die Delegation dieser Aufgaben an verselbständigte Unternehmungen nur in Zeiten unruhiger Regierungszustände seinen Sinn. Die Übertragung derartiger wirtschaftspolitischer Aufgaben an Sachverständige der privatisierten Staatsbetriebe darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß deren wichtigste Entscheidungen eben politische bleiben. Einer solchen Aufgabe kann wohl fachliches Verständnis zur Hilfe kommen, die Auswahl der Ziele, die Anpassung an wechselnde Situationen kann nicht einfach sachlich getroffen werden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Hier alles einfach einem verselbständigten Apparate zu überlassen, hieße diesen zum Träger einer Verantwortung machen, der er nicht gewachsen ist. Selbst für ein scheinbar so einheitliches Aufgabenfeld wie den Konjunkturausgleich gibt es kein sachliches Schema mit einem eindeutig notwendigen Verhalten, indem diese Funktionen rein durch Spezialbeamte zu erledigen wäre.

Die Vorteile rationeller Betriebsführung und des Schutzes gegen Eindringen ungeeigneter Bankleiter durch politische Einflüsse sind sicher groß, aber nicht ausreichend, die private Form als Lösung des Problems der öffentlichen Unternehmung zu rechtfertigen. Schon die hierzu notwendige Aufteilung des öffentlichen Bankwesens in verselbständigte Einzelunternehmungen gibt ihnen eine für eine einheitliche staatspolitische Willensbildung ungeeignete Form. Der Versuch, durch eine Privatisierung die öffentliche Bankführung dem neutralen Fachmann zuzuspielen, bringt die Gefahr mit sich, daß die Parteien schon bei der Stellenbesetzung ihre Auffassung in dem Apparat zu sichern suchen, so daß die Unternehmungsform erst recht politisiert wird. Diese Gefahr ist viel größer, da hier die Parteien ohne Verantwortung handeln, während sie bei direkter Verantwortung auf die Dauer durch schlechte Erfahrungen viel schneller geneigt sein werden, sachlicher Eignung bei der Besetzung den Vorzug zu geben, wenn ihnen gleichzeitig ein ständiger Einfluß nicht völlig abgeschnitten ist.

Freilich kann bezweifelt werden, ob ein parlamentarischer Staat geeignet ist, einem solchen wirtschaftspolitischen Gebilde, das Einheit in der politischen Leitung verlangt, voranzustehen. Ohne organisatorische Kautele, durch die der Einfluß wechselnder Mehrheiten gebunden wird, ist auf die Dauer nicht auszukommen. Da die Wahl von Unternehmungsformen, die dem privaten Betriebe angenähert sind, den wirtschaftspolitischen Zwecken der öffentlichen Bankführung nicht adäquat ist, dürfte die organisatorische Lösung in einer Selbstbindung der wirtschaftspolitischen Instanzen durch Einschaltung neutraler Gewalten liegen. Die Notwendigkeit einer solchen Konstruktion zeigt sich gegenwärtig auf den verschiedensten Gebieten der Staatsbetätigung. Carl Schmitt hat jüngst in einer Studie über den „Hüter der Verfassung“[12] diesen für die gegenwärtige Situation typischen Konflikt des parlamentarischen Staates analysiert. Die auf immer weitere Gebiete des Wirt-

[12] Tübingen 1931.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schaftslebens übergreifende Staatsbetätigung stellt an die Einsicht und Kontinuität der Staatsleitung wachsende Ansprüche, der diese mit der Durchsetzung des Parteienstaates immer weniger zu genügen vermag. Nur ein Einbau neutralisierender Instanzen kann hier die notwendige Selbstkontrolle schaffen, seit die regulierende Funktion des freien Marktes in ihrer Bedeutung für das öffentliche Bankwesen geschwächt ist.

Die Einsetzung derart neutraler Gewalten ist bei den öffentlichen Banken nur für die Reichsbank erfolgt. Ihr gegenüber nimmt der *Reichspräsident als eine nicht dem Parlament unterstehende Instanz* eine solche Stellung ein. Freilich äußert sie sich nur bei der Bestätigung, die für die Berufung des Reichsbankpräsidenten notwendig ist. Daneben kann auch die Funktion der Beratungsstelle für Auslandsanleihen in einer derart neutralisierenden Wirkung gesehen werden. Im übrigen ist bei den neuesten Bankgründungen, etwa der Rentenbankkreditanstalt, und bei der Umorganisation der Bank für Industrieobligationen recht wenig Neigung zutage getreten, den direkten Einfluß von Interessentengruppen auf das öffentliche Bankwesen einzudämmen. Gleichwohl dürfte mit dem weiteren Anwachsen der öffentlichen Banken die Einsetzung neutraler Kontrollorgane nicht zu umgehen sein.

Eine solche Instanz hätte nicht nur die Aufgabe, die Unabhängigkeit der einzelnen Banken gegenüber Interessenteneinflüssen zu sichern, ihr müßte auch eine gewisse Gesamtverantwortung dafür übertragen werden, daß die Expansion der öffentlichen Banken nicht unerwünschte volkswirtschaftliche Umschichtungen verursacht. Eine solche Aufgabe wäre etwa die Sorge dafür, daß durch die öffentlichen Banken die Kapitalbildung nicht übermäßig zu ungunsten des privaten Produktionskredits verkürzt wird. Die Umschichtungen im Einkommensaufbau und in der Bankorganisation haben bewirkt, daß der Kapitalbildungsprozeß stärker als bisher durch das öffentliche Bankwesen hindurchgeht. Es fragt sich, ob das öffentliche Bankwesen nicht dieser Tatsache Rechnung zu tragen hat und einen erhöhten Teil seiner Mittel dem privaten Kreditbedarf zuführen muß, statt sich in erster Linie für Kredite an öffentliche Stellen und den Wohnungsbau einzusetzen. Die privaten Banken haben bisher versucht, ihre relative Schwächung in der Kapitalbeschaffung durch Zuführung von Auslandskrediten auszugleichen. Da dieser Weg nicht dauernd gangbar ist, wird eine stärkere Heranziehung der öffentlichen Banken aus volkswirtschaftlichen Gründen angezeigt

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sein, sei es, daß die einzelnen Institute im unmittelbaren Kreditgeschäft Gelder zur Verfügung stellen, oder diese über ihre Spitzeninstitute dem Geldmarkte weiterleiten. Eine solche Umdirigierung dürfte ohne die Einschaltung einer neutralen Instanz, die Träger allgemein volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte und nicht nur speziell öffentlicher Interessen zu sein hätte, nicht möglich sein.

VII. Die organisatorische Zusammenarbeit der öffentlichen Bankwirtschaft.

Das Organisationsproblem in der öffentlichen Bankwirtschaft liegt nicht nur in der Sicherung der wirtschaftspolitischen Funktionsfähigkeit des einzelnen Institutes, es umfaßt gleichzeitig die Frage, wie die Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Banken zu regeln ist. Da die staatliche Bankorganisation aus den verschiedensten Wurzeln hervorgewachsen ist, waren Überschneidungen im Aufgabenkreise nicht zu vermeiden. Die Erweiterung der Geschäftstätigkeit verschärfte die Gefahr für die öffentlichen Banken in eine unwirtschaftliche Konkurrenz zu sich selbst zu geraten. Eine solche Erscheinung ist volkswirtschaftlich um so bedenklicher, als eine Konkurrenzübersetzung öffentlicher Banken nicht automatisch zu einer Ausmerzung unrentabler Betriebe führt, sondern nur einen Rückgang der Rentabilität aller Institute bewirkt und damit eine Belastung der Allgemeinheit verursacht. An einem bestimmten Punkte seiner Entwicklung kann sich ein derart interventionistisches System nicht der Notwendigkeit entziehen, auch sich selbst gegenüber zu intervenieren.

Daneben zwang der stark regionale Charakter der meisten öffentlichen Banken, eine Stärkung ihrer Position durch Schaffung einer Zentralorganisation anzustreben. Diese Aufgabe ist etwa seit Kriegsbeginn in Angriff genommen worden. Ihr diente einmal die Gründung von Verbänden öffentlicher Banken. So entstand 1916 der Verband deutscher öffentlich-rechtlicher Kreditanstalten, dessen Zentralbank die Deutsche Landesbankenzentrale A.-G. ist. Ihr gehören an die Landesbanken, die Preußenkasse, die Rentenbankkreditanstalt, die Staatsbanken, Landschaften und Stadtschaften. 1917 entstand der Sparkassen- und Giroverband als Vertretung der Sparkassen- und Giroverbände, Girozentralen, kommunalen Banken und Sparkassen. In der von ihnen betriebenen Bankanstalt, der Deutschen Girozentrale, findet das dezen-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

tralisierte System der Sparkassen- und Giroverbände seine Zentralisation. Der 1922 gegründete deutsche Verband der kommunalen Banken ist 1924 mit dem Zentralgiroverbande verbunden worden. Daneben haben eine Reihe von öffentlichen Bankgruppen, so die Landschaften in der 1873 gegründeten Preußischen Zentrallandschaft die Stadtschaften in der 1922 gegründeten Preußischen Zentralstadtschaft sich Spitzeninstitute angeschlossen mit der Aufgabe, die Banktätigkeit der regionalen Institute zu unterstützen. Entweder handelt es sich hierbei um die Durchführung eines Geldausgleiches, den Zusammenschluß zu einem einheitlichen Zahlungssystem wie bei den Girozentralen; ferner haben die Spitzeninstitute die Aufgabe, durch Ausgabe von Sammelanleihen Mittel für die einzelnen Mitgliedsinstitute bereitzustellen, sowie deren eigene Emissionen zu unterstützen.

Die Schaffung von Zentralinstituten zum Ausgleich der regionalen Bindung der Mehrzahl der öffentlichen Banken wurde ergänzt durch eine Aufteilung des Arbeitsgebietes, sowohl an der Peripherie wie bei den Zentralinstituten. Kollisionen bestanden einmal zwischen Sparkassen und Kommunalbanken, ferner zwischen Landesbanken und Girozentralen. Sie wurden zum Teil beseitigt dadurch, daß die Gründung von Kommunalbanken zum Stillstand kam und die Sparkassen hier das Feld behaupten konnten. Girozentralen und Landesbanken wurden in verschiedenen Gebieten zu Gemeinschaftsbanken zusammengeschlossen. Eine Aufgabenkonkurrenz bestand ferner zwischen einer Reihe von Zentralinstituten, so der Deutschen Girozentrale und der Seehandlung, ferner zwischen Girozentrale und der Deutschen Landesbankenzentrale, sowie der Preußenkasse. Im Jahre 1927 bis 1929 wurde in einer Reihe von Einzelabkommen eine Gliederung des Arbeitsfeldes durchgeführt. In erster Linie handelt es sich hierbei um eine Aufteilung der Einzelinstitute, für die die Zentralen jeweils zuständig sind, um Vereinbarungen über die gegenseitige Hilfe bei Emissionen, sowie um die Verwendung der bei den Zentralen verfügbaren Gelder. Im gleichen Sinne setzte sich in dieser Zeit die Reichsbank für eine einheitliche Verwaltung der aus öffentlichen Kassen dem Geldmarkte zugeführten Geldmittel ein.

Mit diesen Maßnahmen ist ein direktes Gegeneinanderarbeiten der öffentlichen Banken vermieden; eine wirtschaftspolitisch einheitliche Führung ist damit freilich noch bei weitem nicht erreicht. Im bisherigen Stadium der Zentralisierung ist der regionale Charakter der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

öffentlichen Banken stark gewahrt. Die Schaffung von Zentralinstituten ist nicht vergleichbar mit der Zentralisation bei den Privatbanken; sie dient in erster Linie zur Ergänzung des dezentralisierten Aufbaus. Diese Dezentralisation ist ja ein Spiegelbild der gegen den Zentralismus gestellten einzelstaatlichen und kommunalen Selbstverwaltungen. Einer zentral durchgeführten Wirtschaftspolitik, die sich des öffentlichen Bankwesens als eines einheitlichen Instrumentes bedienen wollte, dürften die politischen Interessen dieses Dezentralismus in Deutschland noch auf lange Sicht Hemmungen bereiten. Denn zweifellos würde mit einer planmäßigen öffentlichen Bankführung die wirtschaftliche Selbständigkeit der regionalen Instanzen eingeengt werden. Diese politische Seite soll hier nicht weiter verfolgt werden, es muß der Hinweis genügen, daß jede Entscheidung für eine bestimmte ökonomische Organisationsform gleichzeitig auch eine bestimmte politische Entscheidung mitbedingt, die als solche nicht rein aus wirtschaftlichen Aspekten zu betrachten ist.

VIII. Stellung und Bedeutung der öffentlichen Banken in der Gesamtwirtschaft.

Die Einwirkungen der öffentlichen Banktätigkeit auf das Ganze der Volkswirtschaft festzustellen, ist kaum möglich, es seien daher hier nur wenige Züge hervorgehoben.

Die Zentralisation des Notenbankwesens dürfte die Konzentration der Kreditbanken gefördert haben und sich, durch diese Tatsache vermittelt, auch der industriellen Produktion mitgeteilt haben. Die Liquiditätsbereitschaft, welche die Zentralnotenbank für die übrigen Banken übernimmt, gibt diesen die Möglichkeit zur Angliederung eines weitreichenden Filialsystems, selbst wenn sich hierdurch ihre Liquidität verschlechtert[13]. Dieser Tendenz steht die Wirkung der regional aufgebauten öffentlichen Bankinstitute entgegen, die einen sehr wesentlichen Faktor in der standortlichen Fixierung der volkswirtschaftlichen Kapitalverwendung darstellen, die sogar die Möglichkeit haben, seitdem sie durch ihre Zentralinstitute sich den Zugang zum zentralen Geld- und Kapitalmarkte gebahnt haben, aktiv dezentralisierend zu wirken. Innerhalb der regionalen Bindung des öffentlichen Bankwesens besteht insofern eine

[13] Vgl. Somary, a. a. O. S. 301.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Spezialisierung, als beim Hypothekarkredit ein Überwiegen der Sparkassen in den Kleinstädten, der Landschaften und sonstigen öffentlichrechtlichen Realkreditanstalten auf dem Lande festzustellen ist, während die Großstädte die eigentliche Domäne der privaten Hypothekenbanken sind. Daß das öffentliche Bankwesen ferner dem Staatskredit eine Stütze bietet, die seinem Expansionsdrang sehr wesentlich Vorschub geleistet hat, wurde schon gesagt.

Ob darüber hinaus der öffentlichen Bankorganisation die Kraft innewohnt, als Ferment einer neuen Wirtschaftsordnung zu wirken, ist keineswegs mit einem glatten Ja zu beantworten. Gewiß ist hier eine kraftvolle Organisation entstanden, für die die engen Bindungen an konkurrenzwirtschaftliches Verhalten nicht mit gleicher Schärfe wie beim Privatbetrieb bestehen. Aber es handelt sich hier doch nur um eine etwas vergrößerte Aktionsmöglichkeit, die es erlaubt, korrigierend in den kapitalistischen Wirtschaftsprozeß einzugreifen, die jedoch in ihren Wirkungen immer wieder in ihn hineinführt und zum Teil direkt ihn konsolidiert. Die Betätigung der reinen Geldmarktinstitute, wie etwa der Preußischen Staatsbank, stellt sich als eine staatskapitalistische Marktausnutzung dar, die mit Planwirtschaft nicht das mindeste zu tun hat. Der regionale Aufbau, die Bevorzugung des Klein- und Mittelkredits, die hiermit verbundene Stärkung gewisser Zwischenschichten im kapitalistischen Markte, alles das bewirkt keine Steigerung der Sozialisierungsreife, weder der Bankorganisation selbst, noch der von ihr finanzierten Produktion.

Einen Ansatz zu einer wirklich durchgreifenden Planwirtschaft könnte man äußerstenfalls in der Erweiterung der Aufgaben der Zentralnotenbank im Sinne einer volkswirtschaftlichen Gesamtregulation sehen. Jedoch abgesehen davon, daß bezweifelt werden muß, ob die konjunkturpolitischen Zielsetzungen in nächster Zukunft zum legitimen Aufgabenkreis der Notenbanken werden — ihre Währungsfunktion gehört ja zu den Tätigkeiten, für die selbst im tiefsten Liberalismus die Zuständigkeit des Staates nicht bestritten wurde —, auch ihr Sinn ist ja nicht definitive Planwirtschaft. Die Notenbankpolitik, selbst in ihrer weitesten Auslegung, unterscheidet sich vielmehr von dieser durch ihr Ziel. Sie soll durch einen partiellen Eingriff in den Kreditzyklus eine gesteigerte Leistungsfähigkeit der kapitalistischen Methoden sicherstellen. Zerbrechen diese doch gerade an der Unregelmäßigkeit des Konjunkturablaufes, die ein wesentlicher Grund dafür ist, daß in vielen Wirt-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schaftszweigen die Wettbewerbsform verlassen und durch Konkurrenzbindung ersetzt werden muß.

Die öffentliche Bankunternehmung ist so eine Einschaltung in den Kapitalismus, die ihm zwar Boden entzieht, ihn andererseits aber auch wieder stützt. Die Annahme, daß in der Ausbreitung des öffentlichen Bankwesens ein Teilprozeß einer allgemeinen Annäherung unserer Wirtschaftsverfassung an eine gemeinwirtschaftliche Ordnung zu sehen sei, nimmt die äußere Form, ohne tiefer zu analysieren.

Die Sozialisierungsreife der Kreditorganisation wird durch die Ausbreitung der öffentlichen Banken kaum gefördert. Ihr dezentralisierter Verteilungsapparat und die auf eine Hilfsstellung eingeschränkte Position der Notenbanken steht der Organisation nach einer Kreditplanwirtschaft viel ferner als der Aufbau der privaten Kreditgroßbanken. Es ist kennzeichnend, daß die strenge Reglementierung der Kreditverteilung in Sowjetrußland vom Januar 1930 Formen der Kreditverteilung bevorzugt, die innerhalb des öffentlichen Bankwesens verhältnismäßig zurücktreten. Es wurde sowohl der Dezentralismus der Genossenschaftsbanken abgebaut, wie der Wechselkredit verboten, der eine Kontrolle der gesamten Kreditinanspruchnahme seitens der einzelnen Unternehmung nicht zuläßt. An seine Stelle trat eine Kreditgewährung nach einem vorher festgesetzten Plane durch die Staatsbank in Form des Kontokorrentkredites. Nur eine solche zentralisierte unmittelbare Kreditgewährung gibt die Möglichkeit zu einer direkten Einflußnahme auf die Kreditbeanspruchung, während die Diskontpolitik der Notenbank nur das Gesamtvolumen des Wechselkredites zu regulieren vermag. Einer sozialistischen Verteilungsform wird so durch die zentralisierten privaten Kreditbanken in der spätkapitalistischen Wirtschaftsverfassung weit mehr vorgebaut als durch das System der öffentlichen Bankwirtschaft. Diese würde wenigstens in ihrer gegenwärtigen Gestalt einer solchen Planwirtschaft keine Stütze bieten, sie weist nicht über den Erscheinungskreis eines vom Staate regulierten Kapitalismus hinaus.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Moderne Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Wohnungswirtschaft.

Von

Professor **Dr. Waldemar Zimmermann,**
Hamburg.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorbemerkungen 441

Der fragliche Begriff der „öffentlichen Unternehmung" in der Wohnungswirtschaft S. 441. — Die Fülle der wohnwirtschaftlichen Betätigungen der öffentlichen Hände S. 443. — Die Organisationsformen nur zum Teil neuartig, aber funktionsreich S. 444. — Morphologische und soziologische Typenfragen S. 445.

Typenentwicklung der öffentlichen Unternehmungen in der Wohnwirtschaft vor dem Kriege 445

Die öffentliche Hand in der Wohnungspflege und Wohnungsvermittlung S. 445. — Der Eigenbau von Wohnungen durch die öffentlichen Verwaltungen für ihre Angestellten S. 447. — Direkte und indirekte unternehmerische Betätigung der Gemeinden in der Wohnwirtschaft S. 449. — Die kommunale Eigenbauunternehmung S. 450. — Beteiligung an Baugesellschaften S. 450. — Gemeindliche Organisationsformen für die Boden- und Baulandbeschaffung S. 454. — Öffentliche Unternehmungen für die Realkreditvermittlung S. 455. — Stadtschaftliche Pfandbriefämter S. 456. — Reingemeindliche Hausbeleihungs- und Grundrentenanstalten, auch für zweitstellige Beleihung S. 457. — Die Frage öffentlicher „Baubanken" S. 461.

Die Entfaltung der öffentlichen Unternehmungsformen in der nachkrieglichen Wohnwirtschaft 462

Die neuen Züge in der Gesamtentwicklung S. 462. — Die Arten der öffentlichen Unternehmungen (Konkurrenz-, Kontroll-, Betreuungs-, Finanzierungs-, Vermittlungs-, Versuchs-, Prestige-Unternehmungen) S. 465. — Zwangs-, Pflicht- und freiwillige Unternehmungen S. 467. — Eigen- und Trabantenunternehmungen S. 468. — Wichtiger als die Organisationsform: Der Grad der Abhängigkeit von der öffentlichen Hand S. 470.

Die gemeindlichen Zentralen für Wohnungsverwertung . . . 473

Die Organisationsformen für die öffentliche Zwangsbewirtschaftung des Wohnraums (Beherrschung des Wohnungsmarktes, Höchstpreisfestsetzung, Wohnungsämter, Mieteinigungsämter) S. 473. — Die Organisation der Wohnungsämter je nach Ort, Funktionsbereich, Zuteilungsverfahren usw. S. 476. — Konkrete Vergleiche der Zwangsbewirtschaftungsorganisationen in Köln und in Hamburg S. 479. — Die Kostenseite S. 483.

Die neuartigen öffentlichen Unternehmungen zur Finanzierung des Wohnbaues 485

Die Notwendigkeit öffentlicher Baufinanzierungsunternehmungen für Kleinwohnungen S. 485. — Das erwerbswirtschaftliche und das sozialpolitische Kalkul S. 487. — Einschaltung gemeinnütziger Hilfsorganisationen S. 488. — Die Preußische Landespfandbriefanstalt (Organisation, Hilfsorgane, besondere Funktionen und Leistungen im Vergleich mit privaten

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Seite

Hypothekenbanken) S. 488. — Die Deutsche Bau- und Bodenbank A.-G. als öffentliche Fachbank für kurzfristigen Baukredit — ein kaufmännisches und bauwirtschaftliches Organisationsexperiment S. 492. — Die Tochtergesellschaften S. 495. — Die Württembergische Wohnungskreditanstalt als Baufinanzierungsinstitut und als „Landesanstalt für Wohnungsfürsorge" S. 498. — Die „Hamburgische Beleihungskasse für Hypotheken" als arteigenes Unternehmen eines kommerziellen Stadtstaates S. 502. — Die „Hamburgische Baukasse A.-G." als gemischtwirtschaftliches Ergänzungsunternehmen S. 504. — Die Wohnungsfürsorgegesellschaft Berlin m. b. H. — ein hundertprozentiges Baufinanzierungs-, Baustoff- und Baulandvermittlungsunternehmen der Stadt Berlin S. 505.

Die provinzlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften des preußischen Staates 512

„Gemeinnützige Bauvereinigungen" als gemischtwirtschaftliche Pionier-, Betreuungs-, Vermittlungs- und Kontrollunternehmungen S. 512. — Organisation, Funktionen, Verflechtungen, Leistungsergebnisse, Einnahmen und Kosten S. 513. — Die „Westfälische Heimstätte G. m. b. H." als Prototyp S. 517. — Die Konkurrenz zwischen Wohnungsfürsorgegesellschaften und privaten Unternehmungen S. 520.

Die Unternehmungen der öffentlichen Hand in der Wohnbauerstellung 525

Die Eigenbauunternehmung für die Wohnversorgung der öffentlichen Angestellten, für besondere soziale Mietergruppen und für den allgemeinen Wohnungsmarkt S. 525. — Die von den großstädtischen Gemeinden beherrschten Wohnbauunternehmungen (gemischtwirtschaftlicher und genossenschaftlicher Art) S. 527. — Treuhand- und Hörigkeitsverhältnisse S. 527. — Trabantenunternehmungen S. 529. — Die Schwächen der behördenmäßig verwalteten Eigenbauunternehmungen der Gemeinden S. 531. — Die verselbständigten städtischen und die gemischtwirtschaftlichen Bauunternehmungen S. 534. — Die Verflechtung mit dem Baulandgeschäft S. 535. — Die verschiedenen Rechtsformen der gemeindlichen Bauunternehmungen S. 536. — Die Kapitalverhältnisse bei den A.-G. und den G. m. b. H. S. 537. — Typische Einzelbeispiele für Entwicklung, Organisation und Funktionen gemischtwirtschaftlicher Wohnbaugesellschaften in Berlin S. 538, in Frankfurt a. M. S. 538, in Breslau S. 540, in Köln S. 542. — Beispiele gemischter munizipal-genossenschaftswirtschaftlicher Wohnbauunternehmungen in Magdeburg S. 545, in Halle S. 545, in Wandsbek S. 546. — Symbiose von Stadtunternehmung und „Sozialer Bauhütte" S. 547. — Die „indirekte Beteiligung" S. 547. —

Schlußbemerkungen 548

Die „Vermengung der Kategorien" S. 548. — Die Zusammenfassung der Ergebnisse nach den spezielleren Gesichtspunkten des Untersuchungsprogramms S. 549.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Vorbemerkungen.

Von öffentlichen „Unternehmungen" im Wohnwesen darf man bei engerer wissenschaftlicher Deutung des Begriffes „Unternehmung" nur cum grano salis reden. Das Wesen der eigentlichen Unternehmung, des „selbständigen, auf Erwerb gerichteten Betriebes"[1], verlangt ja, nach Reinertrag zu streben. Und es gehört auch zum Wesen der „öffentlichen Unternehmung" — wie der Arbeitsplan für diese Schriftenreihe überdies die Mitarbeiter belehrt —, daß nicht nur ein politischer Verband einen maßgebenden Einfluß auf einen Produktionsmittelkomplex ausübt, sondern daß auch „die in der Unternehmung erzielten Gewinne ganz oder zum Teil in öffentliche Kassen fließen". Hier sitzt der Haken bei den öffentlichen Unternehmungen in der Wohnwirtschaft. Auf diesem Gebiete hat die öffentliche Hand eigentlich — grob gesprochen — nur darum etwas „unternommen" und erst selber dirigierend und gestaltend eingegriffen, weil für die private Unternehmung die Rentabilitätsmöglichkeiten im wesentlichen geschwunden waren und sie dieses erträgnislose Wirtschaftsfeld brachliegen lassen mußte. Nicht also, um selber gewinnversprechende Geschäfte zu machen, ist die öffentliche Hand in die Wohnungsproduktion und -verteilung eingedrungen, sondern sie mußte wohl oder übel, durch die Verhältnisse gezwungen, wirtschaftlich notwendige Funktionen, die zu einem Teil durch die Schuld der politischen Instanzen für lange Zeit unrentabel geworden sind und daher auszufallen drohten, auf die öffentliche Verwaltung oder jedenfalls auf öffentliches Konto — wobei von vornherein der Gewinn problematisch sein mußte — übernehmen[2]. Denn die Einschrumpfung dieses gemeinnötigen Wirtschaftszweiges, der elementaren Wohnbedarfsdeckung für die weniger bemittelten Massen, bedeutete eine öffentliche Gefahr, zu deren Abwehr Reich, Länder und vor allem die

---

[1] R. Passow, Betrieb, Unternehmung, Konzern. Jena 1925. S. 7.

[2] Minister Hirtsiefer (Die Wohnungswirtschaft in Preußen, Berlin 1929, S. 26) spricht von der „gewinnlosen" Bautätigkeit im Gegensatz zur privaten, spekulativ arbeitenden Bautätigkeit.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Gemeinden als die nächstbeteiligten und verantwortlichen Gebilde etwas unternehmen mußten, was sie unter günstigeren Verhältnissen früher — vor dem Kriege — glaubten völlig oder doch weitgehend den Privaten überlassen zu dürfen. Im Grunde genommen hat also die öffentliche Hand jetzt in der Wohnwirtschaft gezwungen Aufgaben „übernommen", die nunmehr politischen Charakter erhalten haben, nachdem sie durch Krieg, Inflation und Gesetzgebung den Charakter erwerbswirtschaftlicher Betätigungsgelegenheiten mit Ertragsaussicht eingebüßt und als Unternehmungsobjekte für Private allen Reiz verloren hatten.

Die politischen Motive für diese „Übernehmungen" wohnwirtschaftlicher Leistungen durch die öffentliche Hand sind allerdings neben dem Notzwang, mit dem der wachsende Wohnungsmangel die Behörden zu solchen Leistungen anstachelte, auch durch reformpolitische Absichten auf dem Gebiete des Kleinwohnungsbaus und Massensiedlungswesens verstärkt worden. Grundlegende städtebauliche, technisch-hygienische und soziale Reformen auf diesem Gebiete konnten nach der Überzeugung weiter Kreise nur durch direkte Einschaltung der öffentlichen Hand in den Produktions- und Verteilungsprozeß verwirklicht werden. Endlich hatte sich als dritte politische Motivreihe, die zu weitgehender Übernahme jener Aufgaben durch die öffentliche Hand nach dem Kriege drängte, der dogmatische Glaube der zu politischer Macht gelangten Arbeitermassen an den Segen der Gemeinwirtschaft hinzugesellt, der Glaube an die Nützlichkeit der Sozialisierung möglichst vieler Funktionen der Massenversorgung.

So ist die öffentliche Gewalt in Deutschland, die früher dem wohnwirtschaftlichen Gebiete meist nur eine platonische, wenig schöpferische Liebe oder baupolizeiliche Eifersucht widmete, nach dem Kriege äußerst aktiv und fruchtbar geworden und hat hier eine Fülle privatunternehmerischer Funktionen in solchem Umfange übernommen, daß die Frage nicht ausgeblieben ist, ob die öffentliche Gewalt nicht dabei über ihre Kräfte „sich übernommen" hat und besser täte, ihre direkte Betätigung auf wohnwirtschaftlichem Gebiete allmählich wieder einzuschränken. Tatsächlich ist auch eine — in der gemeinwirtschaftlichen Entwicklung der Nachkriegszeit übrigens nicht vereinzelt dastehende — Abbautendenz auf dem Gebiete der öffentlichen Wohn- und Bauwirtschaft zu beobachten, indem an die Stelle der öffentlichen Hand wieder der private Verwalter und Vermieter, an die Stelle des öffentlichen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Eigenbaus privatrechtlich verantwortliche Bauorganisationen zu treten beginnen und die öffentliche Gewalt sich mit der gemeinnützigen Kontrolle begnügt. Man besinnt sich wieder auf die Zweckmäßigkeit einer Trennung der „agenda" und der „non agenda" des Gemeinwesens, von denen Keynes[3] gesprochen hat, auf die Trennung der „technisch-sozialen" Dienste, die niemand besorgt, wenn das Gemeinwesen sie nicht besorgt, von den „technisch-individuellen", die bereits von den Privatpersonen geleistet werden oder geleistet werden könnten.

Nach diesen Andeutungen ist es erklärlich, daß wir in der Wohnungszwangswirtschaft den Begriff „öffentliche Unternehmung" nicht streng auf Produktions- und Verteilungskomplexe mit vorwiegender Gewinnabsicht beschränken, sondern auch die öffentlichen Anstalten und die sogenannten „gemeinnützigen Unternehmungen" dazu rechnen, die zuerst an den Nutzen für die Gesamtheit oder bestimmte minderbemittelte Gruppen und dann erst an den eigenen Nutzen denken sollen. Demgemäß aber tut sich ein unübersehbares buntes Feld von Unternehmungen auf wohnwirtschaftlichem Gebiete auf, in denen die öffentliche Hand steckt: sei es, daß sie die Unternehmungen völlig zu eigen besitzt oder sie als öffentlich-rechtliche Organe mit ihrer Verwaltungshoheit erfüllt (obwohl diese Organe auch wohnwirtschaftliche Geschäfte, die früher der private Unternehmer mit Gewinn betrieb, gegen Gebühren und Vergütungen pflegen), sei es, daß die öffentliche Hand nur ihre Finanzierungsmittel oder ihre Beamten als Verwaltungskräfte in privatgesellschaftlich oder genossenschaftlich aufgezogene Unternehmungen steckt oder wieder anders geartete Unternehmungen durch Begünstigungs- und Verpflichtungsverträge aller Art so stark unter dem öffentlichen Einflusse hält, daß sie nicht bloß verwaltungspolitisch, sondern auch wirtschaftlich bis zu einem gewissen Grade als ausführende Organe des öffentlichen Willens auf städtebaulich-siedlerischem Gebiete anzusprechen sind und ohne die öffentliche Förderung vielfach kaum existenzfähig sein würden.

Alle erdenklichen Abstufungen zwischen dieser direkten oder indirekten Betätigungs- und Beteiligungsintensität der öffentlichen Hand weist die deutsche Wohnwirtschaft der Nachkriegszeit auf, und die Buntheit wächst dadurch, daß die öffentliche Hand selber wieder eine Vielheit von Händen darstellt, bald Hand des

[3] J. M. Keynes, Das Ende des laissez faire. München 1926. S. 35.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Reiches oder der Länder, bald Hand der Provinzen oder Kreise oder Gemeinden ist. Naturgemäß packen diese verschiedenen öffentlichen Hände mit meist ebenso verschiedenen Manipulationen ihre wohnwirtschaftlichen Aufgaben an und bedienen sich dafür verschiedenartiger Instrumente. Jedenfalls hat sich ein nur noch von Spezialkennern durchschaubares Netz von Kombinationen unternehmerischer Betätigungen und Beteiligungen aller dieser öffentlichen Hände herausgebildet, wie es wohl außerhalb der Wohnwirtschaft in dieser vielgestaltigen Ausdehnung nicht mehr vorkommt. Trotzdem — und das ist ein Trost für den Bearbeiter dieser problematischen Unternehmungsentwicklung, der sonst vor einer unmöglichen Aufgabe stünde, wollte er alle die verschiedenartig sich betätigenden öffentlichen und halböffentlichen Gebilde schildern, die heute das leisten, was früher Hauswirte, Bauunternehmer, Hypotheken- und Grundstücksmakler, Kapitalrentner, Terrain- und Finanzierungsgesellschaften, Vermietungsinstitute usw. geleistet haben —, trotzdem läßt sich, wenn man die Organisationsformen dieser öffentlichen Unternehmungen in erster Linie betrachtet, wie es das Thema unserer Untersuchungsreihe verlangt, der unübersehbare Reichtum der Einzelerscheinungen, die fast an jedem Orte, in jeder Gemeinde eine besondere Staffelung der wohnwirtschaftlichen Betätigung und Beteiligung verschiedener öffentlicher Hände verkörpern, doch letzten Endes auf ein paar vorherrschende Organisationstypen zurückzuführen, die in der Fülle der ungezählten Spielarten und Kombinationen immer wieder dominierend durchschlagen.

Die typischen Organisationsgebilde haben überwiegend nicht einmal den Reiz besonderer Originalität in ihrer formalen Grundstruktur. Mit Ausnahme von etwa einem halben Dutzend Organisationen öffentlich-rechtlicher und sozialkapitalistisch-genossenschaftlicher Form, die erst die Nachkriegszeit als eigenartige Neuheiten geboren hat, sind diese „Ämter" und öffentlichen Eigenbetriebe, diese gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen, diese gemeinnützigen Gesellschaften, zum mindesten ihren rechtlichen Grundformen nach, alle aus der Vorkriegszeit her bekannt und dort in mehr oder minder wirksamen Verkörperungen oder Ansätzen auch praktisch schon zu beobachten gewesen. Was neu ist, ist neben ihrer unheimlichen Häufung und Ausbreitung die vielfältige Kombination, Verflechtung, ja Verschachtelung der verschiedenen Organisationsgebilde und vor allem die dynamische Belebung dieser Gebilde durch die drängende Inhaltsfülle, durch die Über-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nahme zum Teil neuer und früher der privaten Unternehmung überwiegend vorbehaltener Funktionen auf wohnwirtschaftlichem Gebiete.

Reizvoll wäre für den Durchforscher dieser Organisationswelt die Prüfung der sich aufdrängenden Frage, ob die Entfaltung dieser Organisationstypen nicht gewissen „Lebensgesetzen" unterliegt, ob sich nicht innere kausale Zusammenhänge aufspüren lassen, warum dieser, warum jener Organisationstyp vorwiegend für die Bewirtschaftung des einen und des anderen Aufgabenfeldes durch die öffentlichen Unternehmungshände gewählt worden ist, warum aber keineswegs überall in den deutschen Ländern und Gemeinden und nicht in allen Instanzen der öffentlichen Hände immer dieselben Organisationsformen für die gleichartige Aufgabe gewählt sind, sondern z. B. hier die öffentliche Eigenunternehmung, dort die genossenschaftlich maskierte „Trabanten-Unternehmung" vorgezogen worden ist. Weiter ist die Frage reizvoll, warum in den verschiedenen Entwicklungsphasen seit dem Kriege der eine Organisationstyp für dieselbe Aufgabe zurückgedrängt worden ist durch einen anderen Typ, und wie das öffentliche Urteil oder richtiger die Urteile wichtiger beteiligter Gruppen über die vorherrschenden Typen sich gewandelt haben. Wer sich eingehender mit dem Schicksal der mannigfachen Organisationen der öffentlichen Wohnungswirtschaft, ihren Strukturänderungen und ihrem Leistungsanteil auf diesem ausgedehnten Unternehmungsfelde beschäftigt, wird unwillkürlich über die bloße Morphologie der Betätigungsformen der öffentlichen Hand hinaus nach einer soziologischen Erklärung der Bevorzugung, der Anpassung und des Zurücktretens der mannigfaltigen Gebilde im Zusammenhang mit den wirtschaftlichen und politisch-sozialen Interessengruppierungen fragen. Leider ist die Antwort bei der Zerstreutheit und der spezifisch soziologischen Undurchsichtigkeit des weitschichtigen Materials nicht leicht zu geben, und in dem vorgeschriebenen knappen Rahmen dieser Studie wird nur für einige Andeutungen in jener Richtung Raum sein.

Typenentwicklung der öffentlichen Unternehmung in der Wohnwirtschaft vor dem Kriege.

Die öffentliche Hand hat sich vor dem Kriege in Deutschland auf dem Gebiete des Wohnwesens wirtschaftlich noch viel mehr als politisch zurückgehalten. Wohnungserstellung und Wohnungsverwaltung galten

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

als Angelegenheiten der privaten Erwerbswirtschaft, an denen die öffentlichen Körperschaften allgemein nur Interesse nahmen, soweit bautechnische und baupolizeiliche Fragen in Betracht kamen. Die Verwahrlosung der Altwohnungen forderte vereinzelt in süddeutschen Gemeinden und Ländern schon vor 1900, später auch in Preußen[4] öffentliche Organisationen zur Wohnungsaufsicht und -pflege heraus, die aber durchaus den Charakter von polizeilichen und fürsorgerischen Gemeinde- oder Staatsbehörden hatten. Nach einer Übersicht im Reichsarbeitsblatt hatten bis 1910 etwa 64 Städte Wohnungskommissionen, Wohnungsinspektorate, Wohnungspflegebehörden oder Wohnungsämter zur Bekämpfung der hygienisch-technischen Wohnungsmängel errichtet. Zur Bekämpfung des quantitativen Wohnungsmangels und der Obdachlosigkeit wurden ferner zwischen 1900 und 1913 in etwa 40 deutschen Groß- und Mittelstädten gemeindliche Wohnungsnachweise errichtet, die den Bestand an freien und freiwerdenden Wohnungen möglichst rasch und kostenlos zur Kenntnis der beteiligten Personenkreise bringen und dadurch die Unterkunft der Wohnungsucher erleichtern sollten. Diese öffentlichen Nachweise übernahmen teilweise also eine Aufgabe, die bisher von den privaten Wohnungsvermittlungsbüros, Maklern, Sensalen usw. als ein nicht unergiebiges Erwerbsgeschäft mit Provisionsbezug bei Vermietern und Mietern erfüllt worden war. Diese privatwirtschaftliche Methode war aber für die minderbemittelten Kreise und die Kleinwohnungen unbefriedigend und allzu kostspielig.

Gleichwohl wurde die Gründung der gemeindlichen Nachweise von den privaten Vermittlungsbüros und den Nachweisen der Hausbesitzervereine als „Konkurrenzunternehmung" der öffentlichen Hand empfunden, da sie bei weiterer Ausdehnung und bei Einführung des öffentlichen Meldezwanges für alle freiwerdenden Wohnungen eine Monopolstellung auf dem Wohnungsmarkt erlangen könnte, die dem privaten Vermittlungsgewerbe — ähnlich wie auf dem Arbeitsmarkt — schließlich die Lebensluft zu nehmen und die Vermietungsbedingungen der Beeinflussung durch die öffentliche Vermittlungsorganisation zu unterwerfen drohte. Trotzdem wäre es übertrieben, in jenen Anstalten der öffentlichen Gewalt bereits „öffentliche Unternehmungen" auf wohn-

[4] R. K. Kuczynski, Das Wohnungswesen und die Gemeinden in Preußen. Breslau 1916.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

wirtschaftlichem Gebiete zu sehen, zumal da jene damals noch überwiegend grundsätzlich freiwirtschaftlich gesinnt war und die Stadtverordnetenversammlungen nicht dazu neigten, die behördlichen Verwaltungsapparate durch fortschreitende Belastung mit bisher privatwirtschaftlichen Funktionen auf Kosten der Einkommen- und Realsteuerzahler oder in Konkurrenz gegen diese zu gemeinwirtschaftlichen Konzernen auszuweiten. Es waren Organe der Verwaltungshoheit, die eine neue kontrollierende und fürsorgerische behördliche Funktion zugunsten namentlich der minderbemittelten Kreise ausüben sollten. Nur gemeinnützige Motive oder Verwaltungsehrgeiz der in den Nachweisen tätigen Gemeindebeamten, aber kein unternehmerisches Ertragsstreben konnten hier auf Ausweitung des Geschäftsbereiches drängen. Trotzdem verdienen diese kommunalen Wohnungsnachweise der Vorkriegszeit Beachtung, weil sie die Vorläufer oder die Keimzellen von Organisationen sind, die, wie die Wohnungsämter der Nachkriegszeit, die gesamte Wohnungsvermittlung und -zuweisung mit zwingender Kraft in die öffentliche Hand bekommen und sich zu den wichtigsten Organen der öffentlichen Unternehmung für die monopolistische Bewirtschaftung des Alt-Wohnungsmarktes entwickeln sollten.

Neben dieser mehr kontrollierenden Tätigkeit übte die öffentliche Hand einen positiv fördernden Einfluß auf das Wohnwesen mit finanz- und verkehrspolitischen Mitteln auch meist nur mittelbar aus, wenn wir von der systematischen Sanierung ungesunder Wohnviertel in einigen Großstädten absehen. Eine großartige Ausnahme im Sinne direkter positiver Wohnbauunternehmung machte die ausgedehnte Errichtung von Eigenwohnungen für öffentliche Beamte, Angestellte und Arbeiter durch die Reichs- und Staatsbehörden, durch einen Teil der Gemeindeverwaltungen und durch andere öffentliche Körperschaften[5]. Die Reichspost- und die Reichsmarineverwaltung, in

[5] Um einem theoretischen Einwand zu begegnen, sei betont, daß die öffentliche Hand, Staat und Gemeinden, bei solchem Wohnungsbau nicht bloß als „Kapitalisten" auftreten, die, gestützt auf ihr Kapital, einen Bau durch beauftragte Baugewerksunternehmer und sonstige Bauhandwerker ausführen lassen, sondern daß sie auch die kaufmännische, finanzliche, wie vor allem die bautechnische Planung und Ausarbeitung des Bauvorhabens durch ihre verwaltungskundigen und bauamtlichen Kräfte besorgen. Macht man sich die von Schumacher (Unternehmertum und Sozialismus, in Schmollers Jahrbuch, Jahrg. 43, München u. Leipzig 1919, S. 405ff.) wieder scharf be-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

den Ländern die staatlichen und fürstlichen Bergbau-, Wasserbau-, Domänen- und Forstverwaltungen, vor allem aber die staatlichen Eisenbahnverwaltungen haben vor dem Kriege viele Zehntausende von „staatseigenen" Dienst- und Werk- (Miet-) wohnungen in meist vorbildlich guter Anlage und Ausführung zumal für die geringer besoldeten Bediensteten errichtet — aus eigenen Betriebsüberschußmitteln oder aus besonderen, im Etat bereitgestellten Wohnungsfonds[6] —, und zwar stets nach Entwürfen und unter Kontrolle der Baubehörden, vielfach sogar in eigener baulicher Regie durch die behördlichen Bauämter, die hier also direkt die Funktionen der privaten Baugewerbetreibenden übernahmen. Für die Verwaltung, Vermietung und Instandhaltung dieses großen Wohnungsbesitzes sind, zumal bei der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung, besondere Verwaltungsorganisationen geschaffen worden, die aber den Charakter behördlicher Dienststellen der Eisenbahnverwaltung nicht aufgegeben haben.

Allerdings hat die Eisenbahn schon damals zu ihrer Entlastung begonnen, den Bau und die Verwaltung der Wohnungen für ihre Bediensteten in die Hände von Baugenossenschaften zu legen, die sie finanzierte, technisch betreute und kontrollierte und durch Verträge verpflichtete, sämtliche oder den größten Teil der Wohnungen zu niedrigen Mietsätzen an Eisenbahner zu vermieten oder im Bedarfsfalle für diese kurzfristig frei zu machen. Bei dieser direkt oder indirekt produktiven Betätigung öffentlicher Verwaltungen im Wohnungswesen handelte es sich noch nicht um Unternehmungen auf dem allgemeinen Bau- und Wohnungsmarkte, sondern ganz überwiegend um Bedarfsdeckungsproduktion großer öffentlicher Arbeitgeber für den ausgedehnten Wirtschaftsbereich ihrer Betriebswelt, ihrer Belegschaften. Eine

---

tonte, von Liefmann (Die Unternehmungsform, Stuttgart 1928, S. 50) allerdings für ökonomisch unwesentlich angesehene begriffliche Unterscheidung des bloßen „Kapitalisten" vom organisierenden und leitenden „Unternehmer" zu eigen, so sind beim Eigenbauunternehmen der öffentlichen Hand die kapitalistischen und die unternehmerischen Funktionen beim öffentlichen Auftraggeber vereinigt, auch wenn er für die baugewerkliche Ausführung meistens Sub-Unternehmer gebraucht und nicht in eigener Regie baut.

[6] Nach H. Lindemann (Die öffentliche Wohnungsproduktion [Reich, Staat, Gemeinden], in „Die Wohnungs- und Siedlungsfrage nach dem Kriege" von C. J. Fuchs, Stuttgart 1918, S. 297) sind in Preußen von 1895 bis 1917 für 89 Millionen Mk. an staatseigenen Wohnbauten errichtet worden.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

konkurrierende Wirkung auf die private Wohnbauproduktion und ihre Preise hat sich immerhin in begrenzten örtlichen Wohnbezirken fühlbar gemacht.

Während in den staatlichen Verwaltungen der Länder die Form der staatseigenen Dienst- und Werkwohnungserstellung vorherrrschte, ist in den Reichsbetrieben die Form der Hilfsorganisation, der durch öffentliche Mittel und bauamtliche Unterstützung zugleich geförderten wie gebundenen Wohnungsbau- und Verwaltungsgenossenschaften, breiter entfaltet worden. Aus dem 1901 geschaffenen Reichswohnungsfonds sind bis zum Kriege (genauer 1917) 67 Millionen Mark für die Baufinanzierung solcher Genossenschaften zur vorzugsweisen Befriedigung des Wohnbedarfs der Reichsbediensteten hingegeben worden. Auch die größeren städtischen Gemeindewesen und Kommunalverbände haben sich, soweit sie überhaupt Eingriffe der öffentlichen Hand für nötig hielten, mehr der baugenossenschaftlichen Hilfsorganisationen zur Betätigung im Kleinwohnungsbau bedient, als sich auf Eigenbauunternehmungen eingelassen. In den meisten Stadtverwaltungen aber bestand entsprechend dem noch vorherrschenden Wirtschaftsliberalismus und dem Einfluß der Hausbesitzermehrheiten in den Stadtparlamenten nur schwache Initiative, auf wohnwirtschaftlichem Gebiete etwas zu leisten, das als positive schöpferische Eigenbetätigung und Gemeindeunternehmung zu bezeichnen gewesen wäre.

Wir sind durch die Fragebogenerhebungen von Prof. Heinrich Albrecht[7] und Oberbürgermeister Beck-Mannheim von 1900 für den Verein für Sozialpolitik, durch die Erhebungen der deutschen Städtestatistiker[8] und des Kaiserlichen Statistischen Amtes[9] sowie durch die Rund-

---

[7] H. Albrecht, Bau von kleinen Wohnungen durch Arbeitgeber, Stiftungen und gemeinnützige Baugesellschaften und Vereine, Baugenossenschaften und in eigener Regie der Gemeinden. — Beck, Förderung der gemeinnützigen Bautätigkeit durch die Gemeinden. Schriften des Vereins f. Sozialpolitik. Bd. 96. Leipzig 1901.

[8] Förderung des Wohnungswesens durch die Städte über 50 000 Einwohner in den Jahren 1904 bis 1909. Statistisches Jahrbuch deutscher Städte. Breslau 1912. S. 88ff.

[9] Wohnungsfürsorge in deutschen Städten. Beiträge zur Arbeiterstatistik, Nr. 11. Berlin 1910.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

fragen des „Kommunalen Jahrbuches“[10] über dieses entwicklungsgeschichtliche Kapitel der Munizipalwirtschaft und ihrer Betätigungsformen auf dem Gebiete des Wohnungswesens ziemlich gut unterrichtet. Von den 15 Arten der kommunalen Förderung des Kleinwohnungsbaus, die Beck bei 174 von 294 befragten Städten 1900 ermittelt hat, erinnerten an eine direkte oder indirekte unternehmerische Betätigung der Gemeinden in Konkurrenz mit privaten Bau- und Bodenunternehmungen nur folgende Methoden: Baulandbeschaffung und -erschließung, Förderung von gemeinnützigen Baugesellschaften und Baugenossenschaften durch günstige Finanzierungshilfen, durch Überlassung von Gemeindebauland, durch positive Teilnahme von städtischen Beamten an der Verwaltung und dem Baubetrieb der Genossenschaften, durch Übernahme von Aktien und Anteilscheinen dieser Organisationen oder von Kapitalzinsen und Dividendengarantien für sie. Wenn auch für die Beteiligungen an den gemeinnützigen Organisationen mit Geländehergabe (41 Fälle), mit Kapital (24 Fälle), mit sachkundigen Verwaltungskräften (35 Fälle) einige Dutzend Beispiele beigebracht werden, so handelte es sich bis auf wenige Ausnahmestädte doch, aufs Ganze gesehen, nur um einige anregende und nachhelfende Wirtschaftsaktionen von geringem Ausmaße, um wohnungspolitisch verdienstvolle, wohnungswirtschaftlich aber sehr bescheidene Mitwirkung der öffentlichen Hand an Subventionsunternehmungen.

Die kommunale Eigenbauunternehmung zur Erstellung von Wohnungen fand sich gleichzeitig (1900) nach Albrechts Erhebungen nur in 20 Gemeinden, und zwar handelte es sich zumeist um Arbeitgeberbauten von Werkwohnungen für die Gemeindeangestellten. Nur vereinzelte Gemeinden bauten auch für den freien Wohnungsmarkt und verkauften die von ihnen erstellten Häuser oder vermieteten sie an Bürger der Stadt, nachdem der Verkauf der billigen Häuser zu schlimmem spekulativen Mißbrauch der Objekte durch die Käufer geführt hatte. Wenn einige dieser Gemeinden, wie Freiburg i. Br., Ulm und Frankfurt a. M., sich durch etwas umfangreichere Eigenbauunternehmung damals den Ruf kühner wohnbauwirtschaftlicher Pioniere, ja

[10] Übernahme von Anteilscheinen und Aktien der gemeinnützigen Baugesellschaften und Vereine durch die Städte. Kommunales Jahrbuch. 6. Jahrg. Jena 1913/14. S. 303.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

heftig umstrittener Boden- und Wohnbaurevolutionäre erworben haben, so beweist das, wie sehr dieses schöpferische Unternehmertum einer Stadtverwaltung aus dem Stil der damaligen Wirtschaftsordnung herausfiel.

An der Betätigung der Stadt Freiburg i. Br. kann man übrigens schon in entwicklungsgeschichtlicher Aufeinanderfolge verschiedene Möglichkeiten der Organisationsform für die bauwirtschaftliche Gemeindeunternehmung ablesen[11]. Die Stadt Freiburg begann 1864 mit dem Bau kleiner Häuser, die sie billig an ihre Arbeiter verkaufte. Im Jahre 1872 finanzierte die Stadt eine gemeinnützige Baugesellschaft auf Aktien, indem sie ihr das Bauland zu einem Viertel des Wertes überließ und zwei Drittel des Baukapitals aus der städtischen Sparkasse zu besonders ermäßigtem Zinsfuße beschaffte gegen die Verpflichtung, die zu erstellenden 49 Häuser mit je drei Wohnungen billig zu vermieten. Im Jahre 1885 ging die Stadt von der Rolle des finanzierenden Bauunternehmers, der für sich oder seine Interessenten bauen läßt, zu der Rolle des selbstproduzierenden Bauunternehmers über, indem sie in eigener Regie großzügig Wohnbauten erstellte (bis 1899 267 Wohnungen). Über 100 Wohnungen haben bis 1900 noch folgende Städte im Eigenbau erstellt: die Stadt Ulm, berühmt durch das „Ulmer Wiederkaufsrecht", das die spekulative Verwertung der verkauften Eigenheime und Zweifamilienhäuser verhindern sollte, bediente sich aber neben dem Eigenbau für die Erstellung größerer Wohnungen auch der „Ulmer Baugesellschaft" und einzelner Baugenossenschaften, die sie durch Bodenhergabe und durch Darlehensgewährung bis zu 90% nach ihren wohnwirtschaftlichen Absichten dirigierte. Straßburg baute 250 stadteigene Wohnungen, von denen es die Hälfte normal, ein Viertel an Bedürftige billig vermietete und 70 Wohnungen durch städtische Armenstiftungen fürsorgerisch verwerten ließ. Emden hat 100, Düsseldorf 150 Wohnungen selbst bauen lassen, Frankfurt a. M. 180 zunächst in eigener Regie und dann durch eine gemeinnützige Aktiengesellschaft, an der sich die Stadt mit 200 000 Mk. Kapital beteiligte gegen das Recht, eine Anzahl der durch die Aktiengesellschaft erstellten Wohnungen für ihre Bediensteten in Anspruch zu nehmen[12].

---

[11] Vgl. H. Albrecht a. a. O. S. 46.

[12] In dieser Organisationsform der bauunternehmerischen Betätigung der Stadtgemeinde Frankfurt sind grundsätzliche Ansichten des Oberbürgermeisters Adickes über die notwendige privatwirtschaftliche Rationalität bei der Verwendung öffentlicher Mittel in der Wohnwirtschaft zur Geltung gekommen. Adickes hat diese Ansichten in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik (Bd. 94, 1901, S. 273ff.: „Förderung des Baues kleiner Wohnungen durch die private Tätigkeit auf streng wirtschaftlicher Grundlage") eindringlich vorgetragen. Im Anhang dieser gegen unbedachte Subventionswirtschaft der „öffentlichen Gewalten" gerichteten Abhandlung findet

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Von 1900 bis zum Kriege hat sich in der gemeindlichen Wohnbauproduktion nichts Wesentliches gewandelt. Nur die Zahl der Städte und der Umfang ihrer Eigenbauleistungen waren größer geworden, und die Eigenbauproduktion wuchs häufiger über den Arbeitgeberinteressenbereich hinaus zur Marktproduktionsunternehmung an. Dabei bildeten sich drei, auch organisatorisch wichtige Verwertungssysteme heraus: a) die Produktion zum Verkauf der Häuser mit Wiederkaufs- oder sonstigem Vorbehaltsrecht der Gemeinde hinsichtlich der Nutzung und Weiterveräußerung; b) die Produktion zum Verkauf ohne Vorbehalt; c) die Produktion von Häusern, die im Eigentum der Gemeinde bleiben und vermietet werden. Die Erhebungen des Kaiserl. Statistischen Amtes[13] für das Jahr 1909 konnten unter 106 befragten Städten (Ulm fehlt seltsamerweise) 15 feststellen, die Eigenbau für die Allgemeinheit trieben, während einige 40 größere Städtegemeinden eigene Dienst- und Werkwohnungen für ihre Beamten und Arbeiter errichtet hatten.

Kuczynski teilte 1916 mit, daß von 123 preußischen Städten über 25 000 Einwohner 16 Städte 238 Häuser mit 1213 Wohnungen (meist je drei im Haus) erbaut und dafür einschließlich des Bodens 7,42 Millionen aufgewandt hatten. Bei einem Gesamtmietenertrage von rund 795 000 Mk. ergab sich nach Abzug der Verwaltungs- und Unterhaltskosten eine Rentabilität, die zwischen 2,5 und 5,88 % schwankte. Obenan standen Düsseldorf mit 420 Wohnungen im Kostenwert von 2 763 000 Mk. und 153 998 Mk. Mietertrag (3,97 % Rentabilität), Remscheid (112 Wohnungen) und Gleiwitz (101 Wohnungen).

---

sich die Magistratsvorlage für einen Vertrag, in dem Adickes' Gedanke Niederschlag gefunden hat, wie nach Analogie der Eisenbahnaktiengesellschaften Staat und Gemeinde mit staatlichen Garantien und Beteiligungen „auf dem Boden streng wirtschaftlicher Grundlegung stehende kapitalistische Gesellschaften" (A.-G. — also nicht bloß Baugenossenschaften) fördern und die Aktien solcher A.-G. zu marktgängigen Wertpapieren machen helfen sollten. Es ist der am 15. Mai 1901 von der Stadtverordnetenversammlung genehmigte Vertrag der Stadt Frankfurt mit der „Internationalen Baugesellschaft A.-G.", an deren Kapital von 900 000 Mk. sich die Stadt mit etwa 100 000 Mk. beteiligte. Ferner übernahm die Stadt Kapital- und Zinsgarantie für 3,4 Millionen Mk. Obligationen der A.-G. Die der Stadt als Entgelt zufließenden Gewinne sollten zum Aktienerwerb benutzt werden, so daß ihr in 76 Jahren der ganze Hausbaukomplex der A.-G. mit 656 Wohnungen gehören würde.

[13] Die Wohnungsfürsorge in deutschen Städten. Berlin 1910. S. 470 ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

In den außerpreußischen Gemeinden war es mit eigner Bauunternehmung auch für die Eigenbedarfsdeckung der Gemeindeangestellten meist noch schwächer bestellt. Hugo Lindemann urteilte für jene Zeit zusammenfassend: „Von ganz wenigen Städten, wie Ulm und Freiburg i. Br., abgesehen, ist die kommunale Wohnungsbautätigkeit für den allgemeinen Wohnungsmarkt ohne Bedeutung."[14]

Auch was die Gemeinden im Eigenbau in ihrer Eigenschaft als Arbeitgeber geleistet haben, ja, selbst was sie durch von ihnen maßgeblich finanzierte Baugesellschaften haben bauen lassen, steht weit hinter dem zurück, was die privaten Arbeitgeber an guten und billigen Kleinwohnungen bis zum Kriege für ihre Arbeiter und Beamten gebaut oder ausschlaggebend finanziert haben. Das englische Vorbild der öffentlichen Wohnbauunternehmung, wie es z. B. der Londoner Grafschaftsrat bot, der bereits im Jahre 1900 der Hauswirt von 42000 Personen war und zusammen mit den übrigen Londoner Bezirksverwaltungen bis Ende 1909 rund 39000 Wohnungen erbaut hatte, hat damals in Deutschland wenig Nacheiferung bei den Gemeinden geweckt. „Die Gemeindeverwaltungen bestritten damals jede Verpflichtung zur Anschaffung von Wohnungen für ihre Einwohner. Das ist Sache der privaten Unternehmung." So kennzeichnet Hugo Lindemann[15] die damals vorherrschende Wirtschaftsgesinnung der Gemeinden in bezug auf eigene wohnwirtschaftliche Unternehmertätigkeit.

Neben der grundsätzlichen Abneigung der Gemeinden gegen den Eigenbau mögen freilich auch die praktischen Bedenken gegen das Bauen in eigener Regie oder auf volle Rechnung der Gemeinde mitgesprochen haben und dann vor allem die Schwierigkeiten mit der Verwaltung, Mietenfestsetzung und Mieteneinziehung bei gemeindeeigenen Wohnungen[16]. Das war damals trotz der geringen Zahl der Wohnungen schon eine heiß umstrittene Frage. Lindemann glaubte, alle Einwendungen gegen den Eigenbau der Gemeinden widerlegen zu können[17]. Damaschke aber, der bodenreformerische Vorkämpfer kom-

---

[14] In: Die Wohnungs- und Siedlungsfrage nach dem Kriege. Hrsg. v. E. J. Fuchs. Stuttgart 1918. S. 297.

[15] H. Lindemann a. a. O. S. 306.

[16] Adickes (a. a. O. S. 273) befürwortete hierfür die Organisation „vermittelnder Instanzen".

[17] a. a. O. S. 306.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

munalsozialer Wirtschaftspolitik, riet vom Eigenbau mit triftigen Gründen ab[18].

Der Ausweg aus dem Dilemma, daß die Kleinwohnungsnot stieg, die Gemeinden aber grundsätzlich nicht selber „den Bauunternehmern ins Handwerk pfuschen" wollten, nämlich die indirekte unternehmerische Betätigung durch Beteiligung an gemeinnützigen Baugesellschaften und Genossenschaften durch Übernahme von Aktien und Anteilscheinen, ist aber auch nicht stark beschritten worden. Die Umfrage des „Kommunalen Jahrbuchs" von 1913/14 (S. 303) ergab nur 20 Gemeinden, die Anteile bis zu 20000 Mk. meldeten. (Beck hatte 1901 24 solche Fälle in einer allerdings viel größeren Zahl von befragten, auch kleineren Gemeinden ermittelt.)

Eine regere direkte unternehmerische Betätigung begannen die Gemeinden kurz vor dem Kriege in der für die Wohnungswirtschaft immer wichtiger werdenden Boden- und Baulanderschließung. Bis lange nach 1900 hatten die meisten Gemeindeverwaltungen Grundstücke auf Vorrat nur für öffentliche Zwecke des allgemeinen Verwaltungsbedarfs, nicht aber für die Ansiedlung und Unterbringung der Bürger erworben. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen lebten die Stadtverwaltungen überwiegend von der Hand in den Mund. Die Gemeinden, die großzügige Bodenvorratswirtschaft auf weite Sicht trieben, standen noch vereinzelt da. Es will nicht viel heißen, daß sich die Zahl der Großstädte, die über ein Fünftel bis zur Hälfte der Gesamtfläche ihres Stadtgebietes als Eigentum besaßen, von 1898 bis 1908 verdoppelt hat[19] (darunter Freiburg mit 72%, Frankfurt a. M. mit 61,8%, Koblenz 59, Stettin 57, Augsburg 55, Mannheim 43%). Immerhin sind nach 1900 Schritt für Schritt und dann besonders auf die Empfehlungen eines preußischen Ministerialerlasses vom 28. 8. 1907 hin immer häufiger neue Gemeinden zu einer systematischen Organisation der Bodenbeschaffungs- und Aufschließungswirtschaft der Gemeinde übergegangen und haben besondere „Grundstücksfonds", „Grundstückskassen", „Stadterweiterungsämter" usw. mit besonderem Zweckvermögen für die rationelle, Gewinne nicht verschmähende Pflege der Grunderwerbs- und Veräußerungsgeschäfte, der dazu nötigen Finanzierungsangelegenheiten, der Hypothekenverwaltung usw. errichtet. In

[18] Die Bodenreform. Jena 1912. S. 76ff.

[19] G. Gretzschel, Kommunale Wohnungspolitik. Referat, geh. auf dem IX. Internat. Wohnungskongreß in Wien 1910. Wien 1911.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

welchem Umfange diese neuen, in behördlicher Form wirkenden Verwaltungsorganisationen für bewußt bodenwirtschaftliche Unternehmungen der öffentlichen Hand direkt dem Wohnungswesen zugute gekommen sind, ist schwer zu schätzen.

Im Statistischen Jahrbuch deutscher Städte meldeten 1912 nur wenige Städte Abgabe von billigem Bauland an den gemeinnützigen Wohnungsbau. Nach einer Umfrage des Deutschen Städtetages vom 24. Mai 1913[20] hatten von 123 befragten Städten (über 25 000 Einwohner) in den 13 Jahren 1901 bis 1913 40 berichtende Städte zusammen nur 125 ha Bauland für den Wohnbau zur Verfügung gestellt und 13 Gemeinden Bauland in Erbpacht gegeben. Zum Vergleich sei bemerkt, daß die fünf Großstädte Köln, Leipzig, Frankfurt a. M., Dortmund und Hannover zusammen in dem einen Geschäftsjahr 1928/29 rund 125 ha an Baustellen, Lagerplätzen und anderen unbebauten Plätzen veräußert haben.

Diese summarische Übersicht über die Formen, in denen vor dem Kriege Reich, Staat und Gemeinden durch unmittelbar finanzierende, bauende oder bodenbereitstellende Tätigkeit, sei es in eigener Regie, sei es durch Dirigierung mehr oder weniger abhängiger wohnwirtschaftlicher Organisationen privat- oder genossenschaftsrechtlicher Konstruktion, an der Wohnungswirtschaft positiven Anteil genommen haben, zeigt, daß diese Finanzierungs- und Produktions-, Vermittlungs- und Vermietungsunternehmungen der öffentlichen Hand keine sehr erhebliche Rolle neben der selbständigen privaten Unternehmerwirtschaft auf den genannten Gebieten gespielt haben. Betrug doch der Gesamtwert allein der Wohnungsneuproduktion jährlich 1½ Milliarden Mk. bei einem Gesamtbestand des Wohnhausbesitzes in Höhe von 100 Milliarden Mk. Der Anteil der öffentlichen Hand daran war winzig. Im allgemeinen gingen die öffentlichen Gewalten damals über eine kontrollierende und allenfalls reformerisch anregende und helfende Tätigkeit im Wohnungswesen nicht hinaus. Die Wohnungswirtschaft war in allen ihren Phasen von der Terrainbeschaffung und -erschließung und Siedlungsgestaltung bis zur Wohnungserstellung, -vermittlung, -vermietung und Instandhaltung wohl zu 95% noch von den Unternehmungsformen der privaten Erwerbswirtschaft beherrscht.

Allein in einem Punkte kam diese private Wohnungsbau- und Verwaltungsunternehmerwirtschaft mit ihren eigenen Kräften und Orga-

[20] Stadtrat Dr. Fuchs (Breslau), „Die Beschaffung von Baugelände", in: A. Gut, Der Wohnungsbau in Deutschland nach dem Kriege. München 1929. S. 51.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nisationen immer weniger aus; in der Realkreditbeschaffung, und zwar nicht bloß im Hinblick auf den Kleinwohnungsbau für weniger Bemittelte, zu dessen stärkerer Finanzierung sich, wie vorstehend berichtet, die öffentliche Hand wohl oder übel fallweise schon hatte entschließen müssen, sondern überhaupt für die gesamte Wohn- und Bauwirtschaft, insbesondere auch für den unter Kredit- und Schuldennot oft schwer leidenden Althausbesitz und für die Erhaltung der von ihm verwalteten Wohnungen. Dem rasch wachsenden Verlangen nach billigem Baugeld einerseits und nach unkündbarem, günstig verzinslichem Immobiliarkredit für nachstellige Beleihung der städtischen Hausgrundstücke andererseits konnte die private Organisation der Realkreditunternehmungen bei der Konkurrenz der Industrie um das Leihkapital und bei der schwierigen Abschätzung der Kreditwürdigkeit und Rentabilität vieler Wohnhausbauten nicht gerecht werden[21]. Der Ruf nach öffentlichen gemeinnützigen Organisationen für das städtische Bau- und Bodenkreditgeschäft wurde so dringlich, daß ihn die öffentlichen Gewalten erfüllen mußten, nachdem öffentlich-rechtliche Kreditanstalten für sonstige Zwecke und für den landwirtschaftlichen Grundbesitz schon seit Menschenaltern bestanden. In der Zeit von 1900 bis zum Kriege sind für die bau- und wohnwirtschaftlichen Beleihungszwecke in den Städten verschiedenartige Formen öffentlicher Realkreditorganisation gefunden worden, wenn auch ihre Mannigfaltigkeit nicht an den späteren Formenreichtum der Nachkriegszeit heranreicht. Gemeinde- und Länderverwaltungen haben besondere Institute für die direkte Gewährung oder Vermittlung von Hypothekenkrediten an private Hausbesitzer ins Leben gerufen, um die Notstände bei der Beschaffung der zweit- und drittstelligen Hypothek zu erleichtern.

Vielerorten hat den Gemeindeverwaltungen dabei das „Landschafts"-Prinzip, jene gemischte Unternehmungsform, die eine Symbiose von öffentlicher Verwaltungsorganisation und Genossenschaft der Interessierten anstrebt, als organisatorischer Gedanke vorgeschwebt. Nach dem Muster der alten, 1868 errichteten öffentlich-rechtlichen Gesellschaft des „Berliner Pfandbriefamtes", in dem dieses Prinzip für städtischen Grundbesitz verwirklicht war, sollten in verschiedenen Städten stadtschaftlich organisierte Pfandbriefämter ins Leben gerufen werden, die unter Aufsicht des Magistrates und der Ober-

[21] Verhandlungen der Immobiliarkreditkommission. Berlin 1915.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

aufsicht des Staates Pfandbriefe ausgeben und dafür erststellige und zum Teil auch zweitstellige Hypotheken begeben, für die die Gesamtheit der Hausbesitzermitglieder gesamtschuldnerisch bis zu 5% (bei I. Hypotheken) und bis zu 10% (bei II. Hypotheken) haftet. Jedoch scheiterten diese Versuche nach oft langjährigen Verhandlungen fast stets (außer in Posen) in letzter Stunde, da es nicht leicht fiel, nicht nur die kreditschwachen, sondern auch die kreditstarken Hausbesitzer in eine Genossenschaft zusammenzubringen und da die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel ohne direkte Zuhilfenahme des Kommunalkredits auf Schwierigkeiten stieß. Andere privatrechtliche Organisationspläne haben schließlich die meisten stadtschaftlichen Bestrebungen bis zum Kriege in den Hintergrund gedrängt[22].

Nur eine richtige stadtschaftliche Schöpfung ist nach 16jährigen Verhandlungen 1912 — und zwar nun in vervollkommneter Form — in dem Brandenburgischen Pfandbriefamt für Hausgrundstücke als Provinzunternehmung zustande gekommen. Diese Anstalt verdient darum besondere Erwähnung, weil sie das amtlich empfohlene Muster für alle ähnlichen Bildungen der Nachkriegszeit geliefert hat[23]. Das Brandenburgische Pfandbriefamt sollte auch dem kurz vor dem Kriege 1914 gegründeten „Westfälischen Pfandbriefamt" als Vorbild dienen, doch ist der stadtschaftliche Unterbau durch die organisierten Hausbesitzer hier nicht gelungen, sondern das Amt hat sich schließlich ganz eng an die Landesbank der Provinz angelehnt und wurde fast wie eine Zweigstelle dieser Bank unter weitgehender Kontrolle des Landeshauptmanns der Provinz verwaltet.

In einigen Großstädten, in denen der genossenschaftliche Zusammenschluß der Hausbesitzer zu einer Stadtschaft nicht gelang oder überhaupt nicht erst versucht wurde, sind an Stelle dieser Organisationen rein städtische Hausbeleihungsanstalten ins Leben gerufen worden, am frühesten in Düsseldorf und Dresden schon im Jahre 1900.

---

[22] Vgl. W. Hünecke, Die preußischen Stadtschaften. Berlin 1928. Ferner Th. v. Hippel, W. Kord-Ruwisch u. Fr. Schmidt, Die öffentlich-rechtlichen Kreditinstitute. Berlin 1927. S. 358ff.

[23] Diese öffentlich-rechtliche Körperschaft, getragen vom Brandenburgischen Verbande der Grundbesitzervereine, war unter die Verwaltung und Aufsicht der Provinz gestellt, die auch für die Pfandbriefe, deren Kontingent sie bestimmte, eine 20%ige Garantie übernahm. Sie hat sich 1918 in die „Stadtschaft der Provinz Brandenburg" umgewandelt und erst 1920 die seit 1913 stark geforderte, aber heiß umstrittene Ausdehnung der Beleihung auf zweitstellige Hypotheken bis zu 75 und 80% eingeführt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die „Verwaltung der städtischen Hypothekengeschäfte der Stadt Düsseldorf" ist als eine mit 1 Million Mk. Reservefonds dotierte, vom Gemeindehaushalt der Stadt aber völlig getrennte Betriebsverwaltung besonders auch für die zweitstellige Beleihung des Hausbesitzes und zur Kredithergabe für den Wohnungsneubau errichtet worden. Praktisch ist jedoch dieses städtische Hypothekeninstitut, das nicht mit Pfandbriefkredit, sondern direkt mit dem Kommunalkredit arbeitete[24], erst 1912 zur Gewährung zweitstelliger Hypotheken (bis zu 80 %) übergegangen. Bis dahin gab es nur erste Hypotheken, und zwar zum größten Teil als Baugelder[25].

Auch die fast gleichzeitig gegründete „Grundrenten- und Hypothekenanstalt der Stadt Dresden" erhielt keine eigene juristische Persönlichkeit, sondern wurde vom Rat der Stadt verantwortlich geleitet. Sie sollte nicht nur bebaute Grundstücke mit Hypotheken beleihen, sondern durfte auch — unter besonderer Ausschußkontrolle — unbebaute Grundstücke beleihen, um den Besitzern die sogenannte „Baureifmachung" zu erleichtern. Diese Anstalt trug schon den Charakter einer förmlichen städtischen Hypothekenbank, da sie zur Kapitalbeschaffung Pfandbriefe und Grundrentenbriefe ausgab. Im Jahre 1910 erhielt die Anstalt übrigens auch die Befugnis zur offenen Depotverwaltung von Wertpapieren.

Das nach ähnlichen Gesichtspunkten 1911 gegründete Pfandbriefamt der Stadt Magdeburg ist, obwohl Magistratsmitglieder den Vorstand bilden und ein Stadtverordnetenausschuß laufend seine Tätigkeit überwacht, als eine selbständige kommunale Anstalt eingerichtet worden.

Obgleich noch in einigen anderen Städten (z. B. Breslau und Leipzig) ähnliche städtische Hypothekeninstitute errichtet wurden, waren die Hausbesitzer mit diesen Instituten und ihren Leistungen oft ebensowenig zufrieden wie mit dem Hypothekenbegebungsgeschäft der städtischen Sparkassen. Die gemeinnützige Befriedigung des zweitstelligen Hypothekenkredites wurde von jenen Instituten nicht genügend geleistet.

In Berlin-Schöneberg ist schließlich kurz vor dem Kriege 1913 auf Drängen des Hausbesitzervereins ein Institut zur Ausgabe ausschließlich zweitstelliger Hypotheken nach dem stadtschaftlichen Prinzip auf dem genossenschaftlichen Unterbau der organisierten Schöneberger Haus- und Grundbesitzer errichtet worden, der „Berlin-Schöneberger Hypothekenbankverein".

Dieser Verein, der durch staatliche Verleihung die Rechte einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft erhielt, durfte nur Mitglieder, die dem Verein

---

[24] W. Leiske, Die Finanzierung der Hypothekenanstalten deutscher Großstädte für den bestehenden Hausbesitz. Berlin 1914. S. 32.

[25] Die Stadt nahm eine Anleihe von 20 Millionen Mk. für den Zweck auf.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in den ersten drei Monaten beigetreten waren und auf ihren Grundstücken an erster Stelle unkündbare Tilgungshypotheken hatten, bis 80% beleihen. Für die Sicherheit der vom Verein ausgegebenen Pfandbriefe haftete die Stadtgemeinde neben dem Vermögen des Vereins, dessen Mitglieder außerdem bis zu 10% ihres Darlehens persönlich hafteten. Der unter Aufsicht des Staates und eines Staatskommissars arbeitende Verein wurde außerdem von einem zwanzigköpfigen Aufsichtsrat überwacht, in dem elf Mitglieder den städtischen Körperschaften entstammten.

Dieses gemischte Organisationsgebilde ist zu Kriegsbeginn in Charlottenburg im „Charlottenburger Hypothekenbankverein" nachgeahmt worden, bei dem die Stadtgemeinde selber auf Betreiben der organisierten Hausbesitzer die Gründung unter Garantie von 20 Millionen Mk. für die Pfandbriefausgabe und unter Vorschußgewährung von 1 Million Mk. in die Hand genommen hat. Beide Vereine sind 1923 unter Mitwirkung des Berliner Pfandbriefamtes zu einer einheitlichen Stadtschaftsanstalt, dem „Berliner Hypothekenbankverein" zusammengefaßt worden.

Die billigere Hypothekenversorgung namentlich der Eigentümer von Miethäusern mit zahlreichen Kleinwohnungen, die nicht gern von privaten Kapitalisten hoch beliehen wurden, weil neben großen Verwaltungs- und Instandhaltungskosten nicht selten beträchtliche Mietrückstände und -ausfälle drohten, war ihrem ganzen Wesen nach keine lukrative Finanzunternehmung der darin engagierten Gemeindeverwaltungen, sondern einerseits eine mittelstandspolitische Aktion zugunsten der in den Stadtverwaltungen einflußreichen Hausbesitzerschichten und andererseits indirekt eine sozialpolitische Aktion zugunsten der Kleinmieter, deren Mietlasten bei Entlastung des Hauseigentümers nicht schärfer gesteigert zu werden brauchten. Überwiegend handelte es sich bei diesen gemeindlichen oder von Gemeinden mitverwalteten, gestützten und kontrollierten Organisationen um die Festigung und Gesundung der bereits vorhandenen Wohnungswirtschaft. Nur zum Teil dienten sie auch der finanzlichen Förderung des Wohnungsneubaus. Nach dieser Richtung hat speziell nur jene besondere Art gemeindlicher Realkreditinstitute, die der sogenannten „Grundrentenanstalten", gewirkt, die nach dem Vorgange des bereits erwähnten Dresdener Instituts in einer Reihe von Städten errichtet worden sind, teils als selbständige gemeindeeigene Anstalten — so in Elbing und Mülheim an der Ruhr —, teils in Verbindung mit vorhandenen städtischen Hypothekenverwaltungs- und Vermittlungsstellen als zugehörige „Grundrentenkassen" (so z. B. in Trier und Aschersleben). Die meisten Städte aber, die sich mit dieser Organisation der Grundrentenbeleihung be-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

faßten — Anfang 1913 stellte eine Erhebung[26] 27 solcher Städte fest —, haben das Geschäft sehr vereinfacht und es den Verwaltungen der städtischen Fonds, die oft als besondere Zweckvermögen für Grunderwerb und Hypothekenannahme bestehen, als Annex angegliedert oder diese Aufgaben nebenbei von den städtischen Sparkassenverwaltungen besorgen lassen.

Die bau- und bodenwirtschaftlich sehr wichtige Aufgabe dieses also in den mannigfachsten Formen organisierten öffentlichen Finanzierungsgeschäftes[27] war überall folgende: Die außerordentlich hohen Kosten für die Baureifmachung eines Geländes, für die Anlage von Straßen, Plätzen, Versorgungsleitungen usw. trafen den anliegenden Baulustigen meist zu einer Zeit, wo seine geldliche Leistungsfähigkeit bereits außergewöhnlich beansprucht war. Aber auch Besitzer älterer Häuser in Straßen, die bei Altstadtsanierungen Kanalisations- und Lichtanschluß erhielten, waren den Anliegerbeitragspflichten oft nicht gewachsen. Da eben sollten die Grundrentenanstalten mit Darlehensgewährungen, häufig auch Bürgschaftsleistungen, an die Grundeigentümer gegen dingliche Sicherheit und zu bestimmten Zins- und Tilgungsbedingungen eingreifen. Die von städtischen Ausschüssen oder Finanzkommissionen verwalteten Institute beschafften sich, soweit sie den Charakter selbständiger Anstalten des öffentlichen Rechts hatten, die Mittel durch Ausgabe eigner Schuldverschreibungen (Grundrentenbriefe) oder aber aus städtischen Anleihefonds und Darlehen der allgemeinen Kämmereiverwaltung, und sie trachteten, ähnlich wie die Hypothekeninstitute, durch die Zinsspanne zwischen den Aktiv- und Passivkrediten sowie durch Verwaltungskostenzuschläge und einmalige Auszahlprovisionen nicht nur die Selbstkosten zu decken, sondern auch Überschüsse zur Speisung eines Reservefonds, zur Verstärkung der Betriebsmittel und zur verstärkten Tilgung aufgenommener Anleihen zu erzielen. Ja, auch Abführung außergewöhnlicher Überschüsse an die städtischen Kämmereiverwaltungen war vorgesehen, jedoch sollten solche

---

[26] Mitteilungen des Statist. Amts der Stadt München. Bd. 24. Die Wirksamkeit der deutschen Stadtgemeinden auf dem Gebiete des Realkredits. München 1913.

[27] H. Vormbrock, Grundrentenanstalten und Darlehenskassen für den städtischen Hausbesitz, in: C. J. Fuchs, Die Wohnungsfrage nach dem Kriege. Stuttgart 1918.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Überschüsse nur für gemeinnützige oder „allgemeine städtische Zwecke" verwendet werden.

Waren diese Anstalten auch allenthalben als gemeinnützige Organisationen gedacht, so waren sie doch durchaus darauf abgestellt, Ertrag und Kosten zumindest in Einklang zu bringen, da das Aufschließungs-, Straßenbau- und Berohrungswerk an sich die Gemeindefinanzen stark in Anspruch nahm. Seit der Belebung des öffentlichen Verantwortungsgefühls gegenüber dem Kleinwohnungsbau, die sich in der Milderung mancher baugesetzlicher Anforderungen für Kleinwohnbauten äußerte (vgl. besonders das Preußische Straßen- und Baufluchtengesetz in der schließlichen Fassung von 1918), griff die zinsliche Stundung der Anliegerbeiträge gegen Eintragung einer Reallast in das Grundbuch (II. Abteilung) häufiger Platz, wodurch die Inanspruchnahme der Grundrentenanstalten sich etwas verringerte, bis dann die nachkriegliche gemeinnützige Wohnbaupolitik mit öffentlichen Subventionen großen Stils der ganzen Frage vielfach eine andere Wendung gegeben hat.

Alle diese mannigfaltigen Realkredit- und Baufinanzierungsunternehmungen der Gemeinden, die ja nur ergänzend neben dem öffentlichen Hypothekengeschäft der Sparkassen, der Landesversicherungsanstalten, der Pensionskasse der Preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung, vereinzelter Landesbanken und der ausdrücklich durch Gesetze von 1902 und 1908 zur Wohnbauförderung ermächtigten Landeskreditkasse in Hessen der Wohnwirtschaft dienen wollten, haben trotzdem das weiteste Feld dem privaten Realkreditgeschäft offen gelassen, und zwar gerade an den heikelsten Stellen, nämlich da, wo es sich um die Finanzierung des Neubaugeschäfts, um die Zwischenkreditgewährung auf den werdenden Bau und um die höheren Beleihungszonen, um die nachstelligen Hypothekenbegebungen handelte. An Diskussionen und Vorschlägen für die Organisation entsprechender Finanzierungsunternehmungen der öffentlichen Hand, die in allen Städten oder größeren Wohnbaubezirken errichtet werden sollten, hat es auch vor dem Kriege nicht gefehlt. Aber zur Errichtung spezifischer staatlicher oder gemeindlicher „Baubanken" (Brandts) oder „kommunaler Baukassen"[28] ist es vor dem Kriege nicht gekommen, obgleich in den Kreisen der Wohnungspolitiker stark darauf hingewirkt wurde. Der erfahrene, einflußreiche Führer der praktischen Wohnungsreformarbeit in West-

[28] Adickes a. a. O. S. 290.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

falen, Landesrat Brandts, der die Schaffung solcher finanzlichen Mittelpunkte für den gemeinnützigen Wohnungsbau in allen Provinzen für eine schier selbstverständliche Notwendigkeit erklärte, hatte vorgeschlagen, die Kreisverwaltungen, die Sparkassen, die Unfallberufsgenossenschaften und die Baugenossenschaften sollten vereint die Mittel der Baubanken aufbringen und Baukredit vorzugsweise an Baugenossenschaften, aber auch an Einzelpersonen geben. Der Krieg hat diesen Plan einer gemischtwirtschaftlichen, „munizipal-genossenschaftlichen" Baufinanzierungsunternehmung nicht zur Tat werden lassen. Aber es ist für die entwicklungsgeschichtliche Morphologie der Organisationsformen öffentlicher Unternehmungen lehrreich, die Keimformen zu kennen, aus denen entsprechende organisatorische Schöpfungen der Nachkriegszeit entsprungen sind, mögen diese auch unter veränderten und schwierigeren Verhältnissen schließlich andere Verwirklichungsform gefunden haben.

Die Entfaltung der öffentlichen Unternehmungsformen in der nachkrieglichen Wohnwirtschaft.

Die Ära einer ausgedehnten, die deutsche Wohnwirtschaft tief beeinflussenden Unternehmertätigkeit der öffentlichen Hand hat erst mit dem Jahre 1918 begonnen, mit dem Zeitpunkte, als die verantwortlichen Stellen in Deutschland, Gesetzgeber und private Gruppen, die Rückkehr aus der Kriegswelt in die Friedenswelt vorbereiteten und dabei in Erinnerung an die traurigen Wohnungsnöte nach dem kurzen Kriege von 1870/71 besonders an die Aufgaben dachten, die die Wohnungsfrage wegen der Unterbringung der heimkehrenden Krieger stellen würde. Die Kriegerheimstättenbewegung erhob daneben weitergehende Forderungen wohnreformerischer und siedelpolitischer Art, die ohne großartige Leistungen der öffentlichen Hand nie erfüllt werden konnten. Zudem waren die Regierungen, Militär- und Zivilbehörden von der Kriegswirtschaftspraxis her stark an eine aktive Betätigung, wie auf allen anderen Gebieten so auch auf dem des Wohnwesens, der Mieten- und Hypothekenzinsregelung, der Unterbringung von Munitionsarbeiterinnen und Flüchtlingen usw. gewöhnt. Die soziale Revolution nach dem unglücklichen Kriegsausgange mit der überstürzten Demobilmachung und der zeitweilig in den zur politischen Macht gelangten Gruppen gärende Sozialisierungsdrang forderten von der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

öffentlichen Hand schließlich eine so weitgehende Einmischung in die völlig verfahrenen Wohnungsverhältnisse, wie sie vor dem Kriege niemand geahnt hat. Die außergewöhnliche Zunahme der Haushaltungen, die Stockungen auf dem Baustoffmarkt, die den Wohnneubau hemmten, vor allem aber die Zerrüttung der Kapital- und Kreditverhältnisse mit der fortschreitenden Inflation taten dann ein übriges, das private Unternehmertum wie vom Hauserwerb für Vermietungsgeschäfte so auch vom Wohnbau abzuschrecken und ein immer gefährlicheres Vakuum zu schaffen, das wohl oder übel durch Eingriffe von Reich, Ländern und Gemeinden und öffentlichen Verwaltungen sonstiger Art ausgefüllt werden mußte. Die durch die Hauszinssteuer endlich den Gemeinden zufließenden ungeheuren Mittel „krönten" sozusagen diesen Entwicklungszwang und verliehen allen diesen Tendenzen besondere Kraft zur materiellen Verwirklichung.

So ist die öffentliche Hand nach dem Kriege der größte wohnungswirtschaftliche Unternehmer geworden. Keine Phase des Wohnbedarfsdeckungsgeschäfts ist übriggeblieben, in der nicht die Einwirkung der öffentlichen Hände direkt oder indirekt, indem sie sich in das Gewand von Zwischenorganisationen kleideten oder an privatrechtlichen Veranstaltungen der unmittelbar interessierten Gruppen mit Kapital oder Aufsichtsratsbefugnissen beteiligten, sich nachdrücklich bemerkbar gemacht hätte. Die massiven Schlagworte von der Zwangsbewirtschaftung des vorhandenen Wohnraums, der Mieten, des Realkredits und des Neubauwesens lassen noch nicht einmal den ganzen Umkreis der Tätigkeiten erkennen, in die die vom Gesetzgeber oder den Verwaltungskörpern geschaffenen Organisationen und ihre Organe nicht bloß kontrollierend, sondern meist auch mitgestaltend, wenn nicht tonangebend eingedrungen sind, und welche Funktionen darstellen, die früher, soweit sie überhaupt schon vorhanden waren, von den privaten Unternehmern und ihren Beauftragten ausgeübt worden sind.

Die Wohnungsmarktbeherrschung, die die öffentliche planmäßige Bedarfsdeckungswirtschaft erforderte, machte die Übereignung des Wohnungsnachweiswesens und der Wohnungsvermittlung in die Hände der Gemeinden und Kreisverwaltungen notwendig. Ihre Wohnungsämter übten nicht nur die Vermieterfunktionen aus, wobei sie sich der Hauseigentümer als zwar unbezahlter, dafür aber haftpflichtiger ausführender Organe bedienten, sondern sie wandelten auch bei Bedarf nach ihrem Ermessen bautechnisch die Räume um, meist mit Hilfe eigener

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Bauabteilungen. Sie stellten den Wohnungsbedarf, den Neubautenbedarf insgesamt und die einzelnen Bedarfsgattungen nebst den Mietsnormen für die Neuwohnungen fest. Die Gemeinden ließen ihre Stadterweiterungs- und Stadt- bzw. Kreisbauämter entsprechend siedeln und bauen, soweit Anleihen und die für Neubauzwecke eingeforderten Mieteanteile aus den Altwohnungen die Zuschußfinanzierung gestatteten. Auch die normale Grundbeleihung des Kleinwohnbaues erfolgte überwiegend durch die öffentliche Hand, durch Bestellung öffentlicher Fonds und Beschaffung öffentlicher Anleihen, durch alte und neue öffentliche Kreditanstalten der Länder, Provinzen und Gemeinden und die Bauzwischenkreditgewährung durch öffentliche Banken und Finanzbetreuungsinstitute. Die Lieferung genügenden Baulandes besorgten die Grundstücksämter und Schätzungsämter der Gemeinden oder provinzliche Wohnungsfürsorgegesellschaften im Zusammenwirken mit den Verkehrsverwaltungen und öffentlichen Siedlungs- und Landesplanungsverbänden. Die Aufschließung des Baulandes, die Bestraßung und Berohrung beschäftigte die Tiefbauämter und andere öffentliche Betriebsunternehmungen. Die bautechnische Betreuung aller öffentlich subventionierten Wohnungsneubauten (88 % aller) betrieben an Stelle der privaten Architekten die Bauämter der Gemeinden und Kreise oder der sonstigen Baugeld an Baugenossenschaften vergebenden öffentlichen Verwaltungen oder in wachsendem Ausmaße besondere neugeschaffene provinzliche Wohnungsfürsorgegesellschaften, die sich daneben auch mit Baustoff- und Grundstücksbeschaffung befaßten und die Bauausführung bis zur Schlüsselfertigkeit übernahmen. Für jede besondere Gruppe von wohnbedürftigen Bürgern, aktive und abgebaute Beamte, für die Arbeitnehmer der verschiedensten Verwaltungszweige, für die versicherungspflichtigen Angestellten, die Kriegsbeschädigten, die kinderreichen Familien, die asozialen Elemente, die Tuberkulösen, die Landarbeiter, die Heimstätter usw. usw. haben sich ferner Finanzierungs-, Betreuungs- und Bauorganisationen spezialisiert. Sie tragen meist die Uniform einer anscheinend selbständigen, gemeinnützigen Siedel- und Baugesellschaft oder Baugenossenschaft, stützen sich aber zur Hauptsache auf die Mittel eines besonderen öffentlichen Fonds und die billigen Hauszinssteuerhypotheken und sind mehr oder weniger von der bautechnischen und finanzlichen Direktion einer öffentlichen Hand abhängig. Oder es handelt sich um förmliche Besitz- und Betriebsgesellschaften einer öffentlichen Körperschaft.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Es ist schon im Eingang betont worden, daß es sich bei diesen Fällen von wohnwirtschaftlichen Betätigungen der öffentlichen Hände fast nirgends um echte erwerbswirtschaftliche Unternehmungen etwa im Sinne gemeindlicher Elektrizitätswerke oder Verkehrsunternehmungen handelt, sondern vorwiegend um wirtschafts- und sozialpolitisch orientierte Versorgungs- und Verteilungsunternehmungen, zum Teil um nahezu reine behördliche Wohlfahrts- und Marktkontrollanstalten wie die Wohnungsämter, zum größten Teil aber um gemeinnützig gedachte Finanzierungs-, Beschaffungs-, Produktions- und Vermietungsunternehmungen, die eine notwendige, von den privaten Erwerbswirten derzeit unbefriedigend erfüllte wohnwirtschaftliche Aufgabe ergänzend oder zielweisend lösen oder durch ihre Konkurrenz die monopolistische Ausnutzung der großen Marktknappheit an Wohnungen, Krediten, Baustellen usw. oder den Mißbrauch der Unerfahrenheit der Wohnsucher und Baulustigen oder Bausparbeflissenen durch private Unternehmungen verhüten sollen.

Der Zweckbestimmung der genannten öffentlichen Unternehmungen läuft nicht zuwider, daß viele dieser Veranstaltungen nicht nur auf die Deckung ihrer Selbstkosten bedacht sind, sondern auch darüber hinaus die Erzielung von Überschüssen erstreben, um Rücklagen für Notfälle und Mittel zur Erweiterung ihrer Leistungsfähigkeit zu gewinnen. Dieses Überschußstreben muß sich freilich in sehr engen Grenzen halten, sonst wird die Unterscheidungslinie gegenüber einem erwerbswirtschaftlichen Unternehmen flüssig, und sie verflüchtigt sich vollends da, wo die gleichen wirtschaftlich-technischen Leistungen nach erfolgter Konsolidierung der Produktions- und Marktverhältnisse von privaten Fachleuten ebensogut vollbracht werden könnten. Ein stärkeres Hervortreten des erwerbswirtschaftlichen Momentes ist bei den wohnwirtschaftlichen Unternehmungen der öffentlichen Hand z. B. da möglich, wo sie dank mehrjähriger Entfaltung auf einem Felde mit den großen finanzlichen Hilfsmitteln und den moralischen Druckmitteln der behördlichen Autorität die privaten Konkurrenten erheblich zurückgedrängt und nun ihrerseits praktisch eine Art Monopolstellung errungen haben, die sie zur Festsetzung der Preise, der Leistungsvergütungen, Gebühren, „Verwaltungskostenbeiträge" in einer einträglichen Höhe befähigt (vgl. Baustoffgewinnung, Baugeländebeschaffung und -aufschließung).

Neben solchen „Konkurrenzunternehmungen" der öffentlichen Hand auf wohn- und bodenwirtschaftlichem Gebiete, die bis zum mehr

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

oder minder deutlichen Erwerbsunternehmen gelegentlich oder dauernd erstarken oder „entarten" können, muß man die ihnen in der Konkurrenzleistung verwandten, aber auf einen anderen Zweck abgestellten „Kontrollunternehmungen" der öffentlichen Bauwirtschaft unterscheiden. Man denkt bei diesem Worte nicht an solche behördlichen Veranstaltungen, die die städtebauliche und technische Kontrolle oder die baupolizeiliche Dirigierung und Beaufsichtigung des Wohnbauwesens in ihren Bezirken besorgen, sondern an solche Eigenbautätigkeit der Bauverwaltungen zur Aufführung von Wohngebäuden verschiedener Typen in eigener Regie (gelegentlich sogar mit eigenen Polieren und Bauarbeitern), die zu dem kritischen Zwecke erfolgt, um durch eigene Erfahrung genaueste Ermittlungen aller Kostenelemente zu gewinnen, die künftig bei der normalen Vergebung der Bauaufträge in „Gesamt-" oder „Teil-Entreprise" zur schärfsten Nachprüfung der Kostenanschläge verwendet werden können. Zu den Kostenkontrollunternehmungen sind in gewissem Sinne auch jene neuartigen provinzlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmungen zu rechnen, die neben der Kostenkontrolle der durch die öffentliche Hand zu fördernden Kleinwohnbauprojekte allgemein eine gemeinnützige Betreuung der Baulustigen in finanzlicher und technischer Hinsicht gegen Gebühren betreiben. Da sie hierbei zugleich die Vermittler- und Beraterfunktionen von Finanz-, Baustoff- und Terrainmaklern und von Architekturbüros übernehmen, können sie mit einem Sammelnamen als Betreuungs- und Vermittlungsunternehmungen bezeichnet werden.

Die vorher gekennzeichneten „Kostenkontrollunternehmungen" mit Eigenbetrieb haben gelegentlich auch den Nebenzweck der „Versuchsunternehmung", die die Zweckmäßigkeit neuer Bauweisen, neuer noch unbewährter Baustoffe, neuer Baugeräte, neuer Bauarbeitsmethoden usw. ausproben soll. Sie haben also einen mehr wissenschaftlich-experimentellen Nebenzweck oder den Ehrgeiz, als Pionier des technischen Fortschritts zu wirken, — etwas, worauf sich in den kapitalknappen Zeiten der Nachkriegszeit das private Bauunternehmertum mit Ausnahme einiger Großfirmen nicht gern einläßt oder einlassen kann. Einige deutsche Stadtbauverwaltungen haben sich durch ihre technisch-neuartigen Wohn- und Siedel-„Versuchsunternehmungen" einen besonderen Namen geschaffen[29].

[29] Zur rationelleren Gestaltung der mit den wohn- und siedelwirtschaftlichen und -technischen Versuchsunternehmungen verfolgten Bestre-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Manchmal ist bei diesen „Versuchsunternehmungen" der praktische Zweck geringer als der Wunsch ehrgeiziger Gemeindeoberhäupter oder Stadtbaumeister, die fortschrittliche Tüchtigkeit des Gemeinwesens auf dem Gebiete des Wohn- und Siedelwesens besonders ausdrucksvoll zu demonstrieren. Da wäre die Bezeichnung „Prestige-Unternehmung" der öffentlichen Hand angebracht. Diese dem reinen Ertragsstreben der privatkapitalistischen Unternehmungsweise fast fremde und dennoch als Reklameanhängsel großer privater Erwerbsfirmen vereinzelt anzutreffende Unternehmungserscheinung ist in der nachkrieglichen Wohnungsproduktion der öffentlichen bzw. gemeinnützigen Unternehmungen nicht so selten, als daß man die Unterkategorie der „Prestige-Unternehmung" in der Betrachtung völlig unterschlagen sollte, zumal da sie wirtschaftlich nicht bedeutungslos ist. Es gehen von ihr oft stark an- und aufregende Wirkungen aus, denen aber auch unerwünschte Kostenrechnungen und finanzliche Mißerfolge gegenüberstehen.

Bei allen diesen zweckverschiedenen Unternehmungsarten der öffentlichen Hand auf dem Gebiete der Wohn- und Bodenwirtschaft — mit alleiniger Ausnahme der ausgesprochenen „öffentlichen Zwangsunter-

---

bungen hat sich die überkörperschaftliche Kombination dieser zerstreuten Einzelunternehmungen als wünschenswert erwiesen, und zwar in der Form einer vereinheitlichten „Studiengesellschaft", wie sie das moderne Industrieunternehmertum schon länger als handliches Instrument für Probierunternehmungen benutzt. Die aus Reichsmitteln erhaltene, nur nebenher auf Mitgliederbeiträge angewiesene „Reichsforschungsgesellschaft für Wirtschaftlichkeit im Bau- und Wohnwesen" ist eine Quintessenz der bisher von den wohnwirtschaftlich interessierten öffentlichen Verwaltungen und gemeinnützigen Bauorganisationen vielfach auf eigene Faust isoliert betriebenen Studienunternehmungen. Die R.F.G. ist an die Ausführung einer eigenen großzügigen, die verschiedenen Systeme erprobenden Versuchs-Siedelunternehmung bei Groß-Spandau herangegangen. Die Organisationsform bzw. der innere organisatorische Aufbau der als eingetragener Verein konstruierten R.F.G. ist in ihrer bisherigen Gestalt nicht gerade als rationell beurteilt worden. Neben dem Vorstand und seiner Geschäftsstelle bestand nicht nur ein Verwaltungsrat, sondern auch ein Sachverständigenrat mit den eigentlichen Arbeitsausschüssen. Die R.F.G. ist 1930 umorganisiert worden. — Die sonstigen „Studiengesellschaften", an denen die wohnwirtschaftlich interessierten Körperschaften beteiligt sind, tragen im Gegensatz zu der ganz überwiegend von den Zuschüssen des Reichsarbeitsministeriums abhängigen R.F.G. vorwiegend den Charakter freier privater Akademien und Vereine.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nehmung" mit hoheitsverwaltungsmäßigem Charakter und etwa noch der amtlichen Kontrollunternehmung — kann man eine innere notwendige Verbundenheit zwischen der jeweiligen Unternehmungsart und einer der verschiedenen Organisationsformen nirgends beobachten. Die „öffentlichen Zwangsunternehmungen" entstehen durch das direkte Gebot eines Gesetzes, das die öffentlichen Körperschaften zur Schaffung von Einrichtungen zwingt, um gewisse für die öffentliche Ordnung und Wohlfahrt notwendige Wirtschaftsfunktionen produktiver oder distributiver oder kontrollierender Art zu besorgen. Bei diesen reinen „Übernehmungen", deren theoretische Beziehung zum Unternehmungsformproblem nur daraus konstruiert werden kann, daß ihre Funktionen in anderen Zeiten und Ländern von privaten Unternehmern ausgeführt worden sind oder noch werden, — ist die Organisationsform der öffentlichen Anstalt, der staats- oder gemeindeeigenen Anstalt oder der Anstalt eines öffentlichen Zweckverbandes oder die Form einer Abteilung der Kämmereiverwaltung oder sogar die Form einer selbständig organisierten Behörde die durch Gesetz oder verwaltungsrechtliches Herkommen gegebene Form. Dagegen ist bei den bloßen „Pflichtunternehmungen" der öffentlichen Hand, zu deren Einrichtung und Betrieb nicht direkter gesetzlicher Zwang, sondern das soziale Pflichtgefühl, die gemeinwirtschaftliche Einsicht, das Drängen bestimmter starker Gruppen oder „Empfehlungen" vorgesetzter Behörden auf wohn- und bodenwirtschaftlichem Gebiete geführt haben, und bei den ganz freiwilligen Unternehmungen, die mehr dem Pionierwillen und Fortschrittsdrang öffentlicher Stellen als einem politischen oder ethischen „Du sollst" entspringen, die unternehmerische Betätigung in allen Organisationsformen denkbar: behördliche Organisationsform und öffentlicher Anstaltsbetrieb, reines Eigenregieunternehmen oder „verbesserter Regiebetrieb"[30] und gemischtwirtschaftliche Unternehmung. Die im letzteren Falle gewählte private Rechtsform für die maskierte öffentliche oder halböffentliche Unternehmung, z. B. für Bodenbeschaffung, Baufinanzierung, Wohnbauausführung und Vermietung kann eine Besitz- bzw. Betriebsgesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft oder einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung

[30] Hans Boelsen, Kapitalgesellschaften und öffentliche Hand. Schriften d. Vereins f. Kommunalpolitik u. Kommunalwirtschaft, H. 10. Berlin-Friedenau 1929.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sein[31], bei der die Beteiligung der öffentlichen Hand oder Hände zwischen 100 und 51% des Gesellschaftskapitals, öfters aber auch weniger ausmacht. Im letzteren Falle muß dann statt des „Beteiligungskredits" der „Gläubigerkredit" der öffentlichen Hand oder ihr personeller Verwaltungseinfluß durch Organverflechtung um so größer sein, damit die Oberherrschaft der öffentlichen Hand und damit der Charakter der öffentlichen oder halböffentlichen Unternehmung auch unter der privatrechtlichen Kleidung Geltung behält.

Oder aber wir haben es mit einer wohnwirtschaftlichen Trabantenunternehmung zu tun, auf die die öffentliche Hand gegen starke kreditorische und sonstige Hilfsleistungen ihrerseits einzelne sonst von ihr selbst besorgte Funktionen abzuwälzen sucht, weil sie die öffentliche Verwaltung auf die Dauer unangenehm belasten und weil die Selbstverwaltungstugenden der Bürger nicht zu stark verkümmern dürfen. Man kann mitunter von Verwandlung der autokratischen öffentlichen Unternehmung in eine demokratisch-gemeinnützige Unternehmung sprechen. Auch Symbiosen der munizipal-autokratischen und der genossenschaftlichen demokratischen Unternehmungsorganisationen sind nicht selten zu beobachten. So haben sich für die Aufgaben der Wohnungsverwaltung und -vermietung jene besonderen gemeinnützigen baugenossenschaftlichen Formen (meist: „eingetragene Genossenschaften mit beschränkter Haftung", häufig aber auch Aktiengesellschaften oder Gesellschaften mit beschränkter Haftung, seltener „eingetragene Vereine") entwickelt, die ursprünglich mit sehr geringem Eigenkapital ausgestattet, anfangs zur Hauptsache von den Aufträgen und billigen Darlehen und Zuschüssen der öffentlichen Hand leben und dann erst gelegentlich auf dieser Grundlage zu größerer finanzlicher Selbständigkeit erstarken. Sie sind darum als „Trabantenunternehmung" zu bezeichnen, weil sie wie die Jupitertrabanten Licht und Schwungkraft von dem großen Planeten „öffentliche Hand" empfangen.

Auch diese Überschau der verschiedenen Möglichkeiten und Betätigungsarten der öffentlichen und halböffentlichen Unternehmungen in der Wohnwirtschaft bestätigt, daß mit Ausnahme gewisser Zwangsveranstaltungen die öffentliche Hand für die gleiche Funktion verschiedene Organisationsformen wählen kann, und daß keine dieser be-

[31] Bei Kombinationen mehrerer öffentlicher Hände wohl auch ein eingetragener Verein.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

kannten, im Grunde nicht zahlreichen, durch die Satzung aber sehr variablen Formtypen einem bestimmten öffentlichen Unternehmungszweck etwa geradezu auf den Leib geschnitten ist.

Wir kommen also zu dem Schluß: Die äußere Organisationsform ist für die verschiedenen wohnwirtschaftlichen Unternehmungsarten der öffentlichen Hand im allgemeinen nicht charakteristisch. Und wir dürfen sogar noch hinzufügen: Als Aktiengesellschaften aufgezogene Betriebs- und Verwaltungsgesellschaften der öffentlichen Hand können unter Umständen das gemeinnützige oder sozialpolitische Prinzip des reinen Dienstes an den bedürftigen Kreisen der Wohnsucher und Baulustigen unverfälschter verkörpern und ausführen als eine fiskalische Verwaltungsabteilung einer Kommunalbehörde, die, trotz hergebrachter kameralistischer Buchführung, ergiebige Erwerbsgeschäfte zu machen versteht, wenn sie von einem entsprechend geschickten Dezernenten geleitet wird.

Eine Musterung und Klassifizierung der Organisationsformen der öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmungen der Nachkriegszeit etwa nach dem privatwirtschaftlich relevanten Unternehmungskriterium, d. h. nach dem Grade ihrer Erwerbstüchtigkeit oder ihrer überwiegenden Gemeinnützigkeit, ist demnach untunlich, weil für dieselbe wohn- (und boden-) wirtschaftliche Funktion die Organisationsformen von Land zu Land, von Provinz zu Provinz, von Gemeinde zu Gemeinde nicht selten wechseln. Die mit letzterem Umstande zusammenhängende, schon früher stark betonte Buntheit der Organisationsformen bzw. ihrer Mischungen und Kombinationen läßt es überhaupt bedeutungslos erscheinen, die analytische Gliederung und Betrachtung der Träger der öffentlichen Unternehmungsfunktionen im Wohnwesen in erster Linie nach dem Kriterium der Erscheinungsform, in der die Funktion sich abspielt, nach dem formalrechtlichen, mehr öffentlichrechtlichen oder mehr privatrechtlichen oder gemischten Organisationskleide vorzunehmen. Sondern für eine volkswirtschaftlich und soziologisch aufschlußreiche Morphologie ist es wichtiger, den Grad der Abhängigkeit eines wohnwirtschaftlichen Unternehmungsträgers von der öffentlichen Hand durch Recht, Kapital, Bodenleihe oder sonstige Bindungsmöglichkeiten als Musterungs- und Gliederungsprinzip zu wählen.

Die Durchführung jedes Gliederungsprinzips stößt freilich bei der praktischen Darstellung auf die große Schwierigkeit, daß die Unter-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nehmungsträger der einzelnen Funktionen in der öffentlichen deutschen Wohnwirtschaft häufig wegen der innigen volkswirtschaftlichen Verflechtung der verschiedenen Funktionen miteinander nicht isoliert stehen, sondern oft zu größeren Organisationskomplexen gemischt vereint sind — keineswegs jedoch in allen Orten und Bezirken gleichartig und gleich innig, sondern auch hier wieder in der oben schon angedeuteten abwechslungsreichen Kombination. Darum muß man sich bei der Darstellung von dem Ehrgeiz einer rein systematischen Gliederung und erschöpfenden Analyse aller Erscheinungsformen der Träger der öffentlichen wohn- und bodenwirtschaftlichen Unternehmung freimachen und sich mit einer eklektischen Darstellung solcher charakteristischen Typen begnügen, die in der Nachkriegszeit der Wohnungswirtschaft das Hauptgepräge geben und zugleich neue Organisationsformen darstellen, die auf dem wohnwirtschaftlichen Gebiete in der Vorkriegszeit in dieser Art oder in diesem Wirkungsumfange oder mit solcher Aufgabenbelastung nicht zu beobachten gewesen sind.

Wir wollen die „öffentlichen Zwangsunternehmungen zur Bewirtschaftung des Altwohnraumes", die als Wohnungsnachweise und Vermieter tätigen kommunalen Wohnungsämter voranstellen, weil ihre den Wohnungsmarkt beherrschende Tätigkeit die notwendige rationale Voraussetzung für die planwirtschaftliche Betätigung der öffentlichen Hand in der Neubauunternehmung ist, und weil auch praktisch manches Wohnungsamt der organisatorische Kristallisationskern für die wohnungswirtschaftliche Gesamtunternehmung seiner Gemeinde geworden ist. Für die Wohnungsproduktion sind neben den öffentlichen Bauunternehmungen oder ihren Surrogaten die Baufinanzierungsunternehmungen neben den Baulandsbeschaffungs- und -veräußerungsstellen wichtig. Die großen neuartigen Träger der öffentlichen Baukreditwirtschaft, die neben den Hauszinssteuerverteilungsstellen einen wesentlichen Teil des Kleinwohnbaus erst ermöglichen, sind obenan zu behandeln, und dann die verschiedenen Organisationstypen für die öffentliche Bauproduktionswirtschaft vom hundertprozentigen gemeindlichen Eigenbau bis zur äußerlich abgelösten, scheinbar selbständigen Trabantenbauunternehmung, die zugleich den Organisationstyp für die Häuserverwaltung und -vermietung im Interesse des öffentlichen Obereigentümers bildet. Die zwischen Baukreditbank und Bauproduktionsunternehmung nach dem Kriege eingeschalteten, nach Gedanke und Form neuen provinzlichen Betreuungsunternehmungen, die Wohnungs-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

fürsorgegesellschaften, erfordern als interessanteste Organisationsform eines neuen öffentlichen Treuhandunternehmungswesens besondere Schilderung.

Alle Ausführungen müssen sich — nicht nur wegen des Raumes — auf Heraushebung des Wesentlichen und Typischen beschränken. Zu eingehender Betrachtung des ganzen Formenreichtums — oder richtiger gesagt: des Formendurcheinanders in seinen Beziehungen zu den einzelnen wohnwirtschaftlichen Unternehmungsfunktionen — wäre die Wiedergabe der Satzungen vieler öffentlicher Stellen und Gesellschaften und vor allem ihrer Vergebungs-, Beleihungs-, Nutzungs- und Hausverwaltungsverträge sowie ihrer Bilanzen mit den zahlenmäßigen Angaben über die kapitalmäßige Verflechtung der behandelten Unternehmungen mit anderen Organisationen nötig. Auch die Diskussion der Kreditbedingungen und der „Gebührenberechnungen" wäre angebracht, die bei fehlender satzungsmäßiger Organverflechtung oft erst den wahren Grad der Begünstigung und der Abhängigkeit der Unternehmungen von der maßgebenden öffentlichen Hand erkennen lassen. Es kann diese tiefere Problematik der Eigenart öffentlicher, halböffentlicher oder gemeinnütziger Unternehmungen und der gewählten Organisationsformen, für die, wie gesagt, der Grad der Abhängigkeiten von der öffentlichen Hand charakteristisch ist, nur gelegentlich an Einzelbeispielen beleuchtet werden. Eine ausführliche Aufbereitung des von mir seit längerer Zeit systematisch gesammelten, aber niemals von einem Privatmanne in annähernder Vollständigkeit zu beschaffenden Urmaterials würde mehr als diesen ganzen Schriftenband füllen. Die hier erörterten Schwierigkeiten, die sich sowohl einer halbwegs vollständigen Materialbeschaffung wie einer ausgiebigen wissenschaftlichen Aufbereitung entgegenstellen, scheinen übrigens auch für andere öffentliche und halböffentliche Unternehmungen als die wohn- und bodenwirtschaftlichen Unternehmungen zu bestehen; sonst wäre es eigentlich nicht zu erklären, warum diese ungemein zahlreichen, wichtigen und fesselnden Erscheinungen und Spielarten öffentlicher Unternehmungen bisher in der wirtschaftswissenschaftlichen Literatur so stiefkindlich behandelt worden sind. Die kommunalpolitische Literatur erörtert überwiegend die verwaltungsrechtlichen und betriebstechnischen Probleme.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die gemeindlichen Zentralen für Wohnungsverwertung.

Für die öffentliche Zwangsbewirtschaftung des Wohnraumes und die dazu nötige Beherrschung des gesamten Wohnungsmarktes in Angebot und Nachfrage nebst Höchstpreisfestsetzung, worauf letzten Endes die Reichsgesetze über den Mieterschutz und die Maßnahmen zur Bekämpfung des Wohnungsmangels hindrängten, waren zunächst nur die schon im Kriege geschaffenen Mieteinigungsämter als eine Art Mietpreisprüfungsstellen in der durch die Verordnungen von 1918 und 1919 verschärften Form vorgesehen, während die eigentlichen Erfassungs- und Vermietungsorganisationen im Gesetz nicht klar vorgezeichnet waren. Die Mieteinigungsämter (gemischte Verwaltungsbehörden mit gerichtlichen Befugnissen unter Vorsitz eines höheren Verwaltungsbeamten oder Richters mit paritätisch bestellten Beisitzern aus den Hausbesitzer- und Mieterkreisen) waren bei den städtischen Gemeinden und den Kreisen vorgesehen. Diese hatten die Streitigkeiten über die Aufhebung und Erneuerung der Mietverträge nach billigem Ermessen zu entscheiden und strittige Mietzinse festzusetzen, die nicht durch die Höchstmietenverordnungen von 1919ff. eindeutig geregelt wurden. Aber für die noch wichtigere Aufgabe der Wohnungszwangswirtschaft, nämlich denen, die lange Zeit keinen Mietvertrag schließen konnten, weil sie vergeblich nach Wohnraum suchten, zur Unterkunft zu verhelfen durch systematische Erfassung, Nachweisung und Vermittlung aller sich dafür eignenden Räumlichkeiten, durch Beschlagnahme, Umbauten, Dachausbauten, Barackenbauten, durch Zivileinquartierung, durch Teilung zu großer Wohnungen, durch Zwangszuweisungen und Entziehung von Wohnungen usw. (vgl. das Gesetz vom 11. Mai 1920 bzw. vom 24. Dezember 1923), waren, abgesehen von den Bezirkswohnungskommissaren, die hauptsächlich nur die Durchführung der öffentlichen Wohnungswirtschaft in den Regierungsbezirken zu überwachen hatten, bei den Gemeinden und Kreisen keine durch Gesetz einheitlich geordneten Organe vorgesehen. Für diese Aufgaben, deren einer Teil bereits sonst ein Heer von Wohnungsnachweisbüros, Maklern, Zeitungsanzeigenkontoren und nicht zuletzt von Hausbesitzern beschäftigt hatte, mußten erst neue gemeindliche Verwaltungsstellen geschaffen werden. Die größeren Gemeinden übertrugen die neuen Funktionen zum kleineren Teil besonderen Wohnungskommissariaten, zum

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Teil den etwa vorhandenen gemeindlichen Wohnungsnachweisen, zum größten Teil aber — zumal in Preußen — den hier durch das preußische Wohnungsgesetz vom 28. März 1918 allgemein vorgeschriebenen „Wohnungsämtern", die eigentlich nach ihrem rechtlichen Ursprung die Aufgaben der hygienisch-technischen Wohnungsaufsicht und Wohnungspflege (siehe oben S. 473) besorgen sollten, denen aber nach Art. 6 I, § 1, Abs. 3, des Preußischen Wohnungsgesetzes „andere verwandte Aufgaben" übertragen werden konnten.

Während jedoch die Wohnungsämter für die Zwecke der Wohnungspflege eigentliche kommunale Fürsorgeorgane einzelner oder mehrerer durch Vereinbarung in diesem Punkte zusammengehender Gemeinden oder Gemeindeverbände sein sollten[32] und daher auch in manchen Städten mit den Behörden für Gesundheits- oder für Wohlfahrtspflege vereint waren, übten die für die Durchführung der Wohnungszwangswirtschaft nunmehr bestellten Wohnungsämter diese ihre neue Tätigkeit nicht als Organe der gemeindlichen Selbstverwaltung, sondern als Beauftragte des Staates aus[33]. Dem Staat steht ein unbeschränktes Aufsichtsrecht und bindendes Anweisungsrecht gegenüber dieser Art von Wohnungsämtern zu, demgegenüber die Gemeinden, die doch für die Durchführung und Erreichung der Zwecke der Wohnungszwangswirtschaft verantwortlich sind und die sehr beträchtlichen Kosten der Wohnungsämter tragen dürfen, kein Rechtsmittel zur Geltendmachung ihrer etwa widerstrebenden Interessen, kein Anfechtungsrecht haben außer einer Beschwerde im Dienstaufsichtswege. Also ein verwaltungsrechtlich merkwürdiges Gebilde als Träger der größten munizipalsozialistischen Bewirtschaftungsorganisation auf dem bis dahin von der Gemeinwirtschaft noch wenig betretenen Gebiete des Wohnungsverteilungswesens. Obgleich die Anordnungen der Wohnungsämter nach einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Verwaltungsmaßnahmen und keine polizeilichen Verfügungen sind, sind diese Maßnahmen, die ja oft tief in die Unverletzlichkeit der Wohnung und des Privateigentums und in die Freizügigkeit eingreifen müssen, vielfach nur mit polizeilichem Zwange durchführbar. Das Recht zur Durchführung solcher Zwangsmaßnahmen, für die die Gemeinde ihre Vollstreckungsorgane zur Verfügung stellen oder staatliche Polizeihilfe in

---

[32] Hirtsiefer a. a. O. S. 106.

[33] Entscheidung d. Oberverwaltungsgerichts, Hirtsiefer a. a. O. S. 132.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Anspruch nehmen muß, ist im Wohnungsmangelgesetz (§ 11) und in späteren Verordnungen den Wohnungsämtern ausdrücklich zuerkannt worden.

Die rechtliche Stellung und damit das wirtschaftliche Funktionieren des Wohnungsamts hat sich häufig weiter kompliziert durch die Beziehungen zu der anderen behördlichen Organisation für die Regelung der Raumbewirtschaftsbedingungen, zu dem Mieteinigungsamt, das in der Hauptsache vom Standpunkte des Altwohnungsmieterschutzes aus zwischen Hausbesitzern und Mietern vermitteln oder schlichten soll, das aber durch das Gesetz auch zur Mitwirkung bei der Durchführung des Wohnungsmangelgesetzes in einzelnen Punkten berufen ist, und zwar insbesondere zur Festsetzung von Zwangsmietverträgen, Ermöglichung von Wohnungstausch gegen den Willen des Vermieters und zur Entscheidung über die Zulässigkeiten gewisser baulicher Veränderungen. Vor allem jedoch ist das Mieteinigungsamt allgemein als Beschwerdestelle der Wohnungssucher wie der Hauseigentümer wie etwa betroffener Altmieter bestellt gegen sämtliche Verfügungen des Wohnungsamtes im Wohnungsmangelgesetz (vgl. § 16 des Gesetzes vom 26. Juli 1923 und die zugehörige Anordnung für das Verfahren vor dem Mieteinigungsamt und der [Ober-] Beschwerdestelle). Und daraus können sich je nach der Zusammensetzung der Mieteinigungsämter und ihrer allerdings im Laufe der Jahre sehr geklärten Rechtsprechungspraxis einerseits und der mehr oder minder großen Gefügigkeit der Bürger anderseits große Hemmungen für die Zwangswirtschaftspraxis der Wohnungsämter ergeben, zumal wenn diese scharf gehandhabt werden muß. Es gibt Wohnungsämter, die viel Zeit und Kraft für die rechtliche Auseinandersetzung mit den unzufriedenen „Kunden" der Wohnungszwangswirtschaft verwenden müssen, während anderswo das Mieteinigungsamt nur selten angerufen wird und dann überwiegend als Deckungsinstanz die Verfügungen des Wohnungsamtes bestätigen hilft.

Für die Würdigung des Aufbaus und des mehr oder minder schwierigen Funktionierens des Verwaltungsapparates zur Zwangsbewirtschaftung von verfügbaren Räumen und Wohnungskundschaft ist diese zwiespältige Gestaltung der beiden grundlegenden Organisationen, der raumbeherrschenden und marktregulierenden Organisation und der justiziarischen Stelle der munizipalsozialistischen Wohnungsunternehmung für die Normierung strittiger Vertragsbedingungen gegen-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

über unzufriedener Kundschaft, zu beachten. Je autokratischer die distributive Stelle aufgezogen ist oder verfährt, um so größere Reibungen mit der Zwangskundschaft und dem ihr eingeräumten Beschwerdebüro sind psychologisch zu erwarten; um so unerläßlicher aber ist wohl auch ein möglichst großzügiges, demokratisch zischendes Druckentlastungsventil.

Für die Organisationsfragen der öffentlichen Unternehmung in der Wohnungsverteilungswirtschaft kommt — wenn überhaupt dieser Behördenbetrieb als öffentliche Zwangsunternehmung zum Ersatz der lange Zeit großenteils stillgelegten oder für genehmigungspflichtig erklärten privaten Unternehmergeschäfte und als notwendige Mutterorganisation für die öffentlichen Wohnungsproduktionsunternehmungen uns im Rahmen unserer Arbeit etwas angeht — nur die Analyse der Wohnungsämter in Betracht. Die Aufmachung und die innere Betriebsorganisation der Wohnungsämter schillert natürlich in zahlreichen Spielarten. Im allgemeinen haben sich aber einige typische Grundzüge überall herausgebildet, die durch die Art der Aufgaben mit Notwendigkeit sich ergeben und mit den Wandlungen der Wohnungszwangswirtschaft nach Umfang einerseits und Intensität anderseits sich fast allenthalben entsprechend verändert haben. Die Besonderheiten werden meistens durch die örtlichen Schwierigkeiten der Wohnungs- und Bevölkerungszustände und durch den historischen Ursprung der wohnungsamtlichen Organisation aus anderen behördlichen Gebilden oder durch die Angliederung an solche erklärt[34].

Selbst bei den seit 1922 einem Zentralwohnungsamt und einem einheitlichen Wohnungsrecht unterstellten 20 Bezirkswohnungsämtern Berlins konnte man noch bis in die letzten Jahre hinein Verschiedenheiten der verwaltungsmäßigen Eingliederung und inneren Organisation — so z. B. Direktion durch die Deputationen für Gesundheitswesen, abweichend von der sonst üblichen Kontrolle durch die Deputationen für Bau- und Wohnungswesen — gemäß ihrer verschiedenen Abstammung feststellen.

Aus den Zwangsbewirtschaftungsaufgaben ergeben sich zunächst überall folgende Funktionsabteilungen der Wohnungsämter: Wohnungsnachweis und -vergebung; Wohnungsbeschaffung und bau-

[34] Wohnungsnachweise, Statistisches Amt, Wohnungspflege- und -aufsichtsbehörde, Baubehörde, Gesundheitsbehörde, Wohlfahrtsbehörde; in Hamburg war das Wohnungsamt ursprünglich die Dienststelle des staatlichen Bezirkskommissars für das Wohnungswesen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

technische Abteilung neben der allgemeinen Hauptverwaltung. Dazu tritt dort, wo das Wohnungsamt aus der Wohnungspflegebehörde hervorgewachsen ist, eine Wohnungsaufsicht- und Pflegeabteilung, die freilich vielerorts sehr verkümmert ist, weil bei dem großen Wohnungsmangel eine kritische Prüfung und Abstellung der Wohnungsmängel sich als undurchführbar erwiesen hat. Das Wohnungsamt kann die ungesunden und baufälligen Wohnungen solange nicht sperren, als es den auszuräumenden Mietern keinen besseren und zugleich billigen Ersatzraum zu bieten vermag. Während in kleineren Städten mit übersichtlichen Verhältnissen, die dem Wohnungsamtspersonal aus persönlicher Orts- und Menschenkenntnis seit langem bekannt sind, die verschiedenen Funktionen des Wohnungsamts sich leicht auf wenige Köpfe und Hände der allgemeinen Gemeindeverwaltung verteilen lassen und die Beschaffung von Ersatz- und Behelfsraum dem Bauamt zugleich mit dem Wohnungsneubau übergeben ist, gliedert das Wohnungsamt in Großstädten seinen zeitweilig bis auf hundert und mehr Köpfe anschwellenden Verwaltungsapparat oft in zehn und mehr Abteilungen, die je nach der räumlichen Erstreckung des städtischen Weichbildes und der Einwohnerzahl häufig in soundsoviele Bezirksabteilungen untergeteilt sind.

Da gibt es neben der Generalabteilung nebst Kasse und Statistik eine allgemeine Auskunfts- und Aufnahmeabteilung, eine Meldeabteilung für die wohnungsuchenden Personen und eine für die meldepflichtigen Wohnräume (früher auch für Geschäftsräume, für leere und möblierte Zimmer), eine oft mit dem Besichtigungsaußendienst verbundene Mietprüfungsstelle, eine Zuweisungs- und Zwangseinweisungsabteilung (oft mit besonderem Genehmigungsausschuß ausgestattet), eine Tauschabteilung, eine Freimachungs-, Beschlagnahme- und Ausweisungsabteilung, eine Abteilung für Dienst- und Werkwohnungen und eine „soziale Abteilung" für Sonderunterkünfte besonders gefährdeter und bedürftiger Personen (Kinderreicher, Kriegsbeschädigter, Tuberkulöser, Asozialer usw.), für Fälle also, die ständigen Verkehr mit dem Wohlfahrtsamt, der Gesundheitsdeputation oder dem Jugendamt erfordern. Ferner eine Abteilung für die öffentlichen Wohnungsanzeigen, für Schreibwesen und Formulardruckerei und eine Abteilung für Beschwerde- und Gerichtssachen.

Eine verschiedenartige Rolle spielt die bautechnische Abteilung des Wohnungsamtes, die für Aus-, Um- und Einbauten, Verwandlung von Dach- und Geschäftsräumen in Wohnungen, für Herrichtung baufälliger Wohnungen da ist. Je nach der Enge der Verbindung des Wohnungsamtes mit der Behörde für Bau- und Siedlungswesen kann

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nämlich das Wohnungsamt auch das Neubauwesen beeinflussen. In vielen Gemeinden ist das Wohnungsamt ein Wohnungsfürsorgeamt im weitesten Sinne, dem wegen seiner genauen Kenntnis der Wohnungsmarkt- und Bedarfsverhältnisse auch die Verteilung der Hauszinssteuermittel bzw. die entscheidende Vorarbeit für den gemischt zusammengesetzten Verteilungsausschuß übertragen ist. Dann ist es als gleichzeitiges Zentrum der Neubaufinanzierung die dominierende Organisation für die Altwohnungs- und Neubauwirtschaft der Gemeinde.

Die Ausdehnung eines Wohnungsamtes und seiner Abteilungen hängt, abgesehen von den oben genannten Gründen und der Notwendigkeit und Möglichkeit, alle Arten und Größengruppen von irgend bewohnbaren Räumen rücksichtslos zu erfassen oder sie wohl oder übel aus der amtlichen Bewirtschaftung freizulassen, sehr stark aber auch von der mehr demokratischen oder mehr autokratischen Handhabung des Zuweisungs- und Genehmigungsverfahrens, von der Feinheit der Sichtung und Befriedigung der verschiedenen Bedürfnisgruppen und von der Art der Freimachungspolitik des Wohnungsamtes ab. Dazu kamen in den ersten Jahren, als die unheimliche Geschäftsentwicklung den Wohnungsämtern in den großen Städten manchmal über den Kopf zu wachsen drohte[35], die peinlichen Personalschwierigkeiten, die wegen der Untüchtigkeit und Unzuverlässigkeit der Angestellten eine Aufblähung des Apparates und der Kontrollen erklärlich machten[36]. Erst später, als der Apparat besser eingespielt war, als viele Gemeindeverwaltungen eine Auslese des Personals durchgeführt hatten und trotz der Kosten zahlreiche Posten in Beamtenstellen umwandelten, um den Gefahren der Bestechung des Personals durch die Wohnungssucher, die Hauswirte und die Makler, die sich immer wieder einzuschieben suchten, wirksamer zu begegnen, hat sich die Organisation und der Dienstbetrieb stärker konzentriert.

Von dauernder Wichtigkeit aber für die einfachere und raschere Abwicklung der Geschäfte des Wohnungsamtes ist die oft von politischen

---

[35] Beim Berliner Wohnungsamt sprang der Personalbedarf zwischen 1. April 1919 und 30. September 1920 von 88 auf 660 Personen, während 1928 alle Bezirkswohnungsämter zusammen nur noch 489 Köpfe beschäftigten.

[36] Vgl. hierzu die scharfe Kritik im „Ersten Verwaltungsbericht der neuen Stadtgemeinde Berlin" für die Zeit vom 1. Oktober 1920 bis 31. April 1924. Heft 10. Bau- und Wohnungswesen. Berlin o. J. S. 79.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Machteinflüssen bestimmte größere oder geringere Rücksichtnahme bei seinem Vorgehen in der Erfassung und in der Zuweisung des Wohnraumes. Man kann die wohnungsuchenden Bürger mit ihren Wünschen feiner oder gröber sortieren, man kann zwei oder drei Dringlichkeits- bzw. Sonderklassen neben der allgemeinen Anwärterklasse einrichten und die Anwartschaften durch Jahre und Jahre hindurch pflegen oder nach kurzen Fristen für verfallen erklären, wenn sie nicht mit triftigen Gründen erneuert werden. Man kann regionale und Komfortwünsche und solche über die Mietzinshöhe entgegenkommend oder als schier unerfüllbar abweisend behandeln. Kurzum: die Kundschaft darf bei einem Wohnungsamt wählerischer sein als bei einem anderen. Das hängt nicht bloß von dem Druck des Wohnungsmarktes, sondern auch von der mehr demokratischen oder mehr autokratischen Organisation des Wohnungszuteilungsapparates ab. In vielen Wohnungsämtern sind von vornherein besondere Genehmigungskommissionen mit nicht beamteten Beisitzern, die die politischen Vertretungen der Einwohnerschaft ernannten, eingeschaltet worden, um die Zuweisungen zu kontrollieren oder um die Beschwerden der Wohnungsucher über abgewiesene Dringlichkeitsanträge sofort nachzuprüfen. Obwohl durch das Gesetz ein allgemeiner Beschwerdeweg für die meisten Fälle zum Mieteinigungsamt vorgesehen war, genügte er doch in den politisch erregten Gründungszeiten der Wohnungsämter für die an Wohnungsnot Leidenden nicht. Die Klagen über die parteiische Behandlung der Gesuche durch das Wohnungsamt haben auch da, wo solche halb politischen Kontrollausschüsse anfangs fehlten, ihre nachträgliche Errichtung mehrfach zuwege gebracht.

In Hamburg ist von der Bürgerschaft nach einjähriger parlamentarischer Untersuchung des Wohnungsamtsgebarens ein ständiger, aus Abgeordneten verschiedener politischer Parteien zusammengesetzter Beschwerdeausschuß 1921 eingesetzt worden, zu dem nun alle Klagen strömen, die vor dem Mieteinigungsamt keine Aussicht auf Erfüllung haben oder dort abgelehnt waren. In Berlin „machen fast sämtliche Beschwerdeführer erfahrungsgemäß von beiden Möglichkeiten Gebrauch, d. h. sie legen gegen die ihnen unbequemen Maßnahmen des Wohnungsamts nicht nur Beschwerde beim Mieteinigungsamt ein, sondern rufen auch die vorgesetzten Instanzen der Wohnungsämter zur Entscheidung an“[37]. Bis zum Jahre 1924 waren in Berlin außer dem Mieteinigungsamt vier Beschwerdeinstanzen — Beschwerdekommission, Bezirksamt (wenigstens in vielen Bezirken), der Ma-

[37] Verwaltungsbericht. S. 82.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gistrat bzw. das Zentralamt für Wohnungswesen und bei Abweichungen des Zentralamtes von den Entscheidungen der Wohnungsämter der Ausschuß für das Wohnungswesen bzw. ein von diesem eingesetzter Unterausschuß — vorgesehen. Bis zu dem Wegfall des obersten Ausschusses und bis zur Änderung des Mieterschutzgesetzes, die den Rechtsbeschwerdeweg erweiterte und gegen die bis Mitte 1923 unanfechtbaren Sprüche der Mieteinigungsämter die Beschwerde beim Landgericht zuließ, hat fast jeder Beschwerdeführer gegen die seine Wünsche nicht befriedigenden Verfügungen des Wohnungsamtes den Dienstbeschwerdeweg, oft im Vertrauen auf seine politischen Verbindungen, möglichst bis zur vierten Instanz verfolgt.

Es ist sicher nötig, daß gegen die bitteren Beschränkungen der menschlichen Grundrechte auf eine passende Unterkunft, auf Freizügigkeit und Eigentumssicherheit möglichst viele Kautelen geschaffen werden. Aber ein seinem Wesen nach so brutales System wie die Wohnungszwangswirtschaft läßt sich mit Sammethandschuhen eben nicht wirksam und erfolgreich durchführen. Die vielen Beschwerdeinstanzen haben die seelische Atmosphäre wohl oft entladen und das chronische Mißtrauen gegen unlautere „Schiebungen" beim Wohnungsamt verringern helfen, aber sie haben keinerlei Plus an Wohnraum geschaffen, sondern oft nur die rasche Erfassung und Verteilung des verfügbaren Raums verzögert und die Arbeit des Wohnungsamtes erschwert und verteuert. Jedenfalls sind die Ansprüche der Kundschaft da, wo sie sich angesichts der reichen Beschwerdemöglichkeiten nicht so leicht zufrieden zu geben braucht, erheblich umständlicher zu erfüllen als bei den Wohnungsämtern, wo, wie es auch in vielen Großstädten der Fall ist, besondere politisch zusammengesetzte Beschwerdeausschüsse neben dem Mieteinigungsamt fehlen und wo das Mieteinigungsamt in besonders innigem Einverständnis mit dem Wohnungsamt arbeitet, also die Beschwerdeaussichten für die Wohnungskunden nicht verstärkt. Das ist am ehesten dort zu vermuten, wo das Mieteinigungsamt, das trotz seiner richterlichen Funktionen dennoch eine Verwaltungsbehörde ist, mit dem Wohnungsamt demselben Dezernenten der Stadtverwaltung unterstellt ist.

Recht lehrreich für die Beurteilung der Bedeutung der Wechselbeziehungen zwischen Organisation und Verfahrensweise eines Wohnungsamtes und damit auch für dessen Leistungsfähigkeit, Umfang und Kosten ist ein Vergleich zwischen den Wohnungsämtern der nächst Berlin größten deutschen Städte Hamburg und Köln. Freilich liegen die Wohnungsverhältnisse in Hamburg mit seinem starken Zuzug und seinem immer noch ausgedehnten altstädtischen Wohnungselend schwieriger als in Köln seit der Befreiung von

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der fremden Besatzung. Gleichwohl bleiben die Unterschiede zwischen beiden Wohnungsämtern auffallend. Während Hamburg 1925 116 Beamte und Angestellte (1928: 107) brauchte und einen Bedarf an Personen- und Sachausgaben von 41 Rpf (1928: 46,3 Rpf) auf den Kopf der Einwohnerschaft hatte, kam Köln mit 44 (1928 gar nur 20) Beamten und Angestellten mit 40 (1928 aber nur mit 26,7) Rpf aus. Während sich die geringeren Kostenunterschiede bei den Personalausgaben damit erklären, daß Köln ganz überwiegend mit Beamten, Hamburg mit geringer besoldeten Angestellten arbeitet, ist doch der große Vorsprung Kölns in der Beamtenziffer überwiegend aus seinem mehr autokratischen und von Amts wegen weniger differenzierenden Verfahren im Vergleich mit dem „demokratisch gerechteren" Verfahren Hamburgs zu erklären.

Die Kölner Bürger haben ihre größte Wohnungsnot in der Zeit der feindlichen Besatzung durchlebt, wo es allenthalben stillzuhalten und sich mit dem Unvermeidlichen abzufinden galt. Darum brauchte das Kölner Wohnungsamt von vornherein keinen großen Beschwerdeapparat. Und als die fremde Besatzung abzog und viel Wohnraum frei wurde, sah die Bevölkerung das Ende der Wohnungsnot kommen und fügte sich daher weiter willig in die nicht lange verhandelnde Zuweisungsmethode des Wohnungsamtes. Als dieses 1926 dazu überging, die eigentliche Wohnungssuche und Auswahl bei den großen 5-und-mehr-Zimmerwohnungen von 100 Mark Friedensmiete an den als „mietberechtigt" anerkannten Ausweiskarten-Inhabern selber zu überlassen und sich nur die Kontrolle und Bestätigung des freigesuchten Mietvertrages vorzubehalten und schließlich 1929 dies Mietberechtigungskartensystem auch auf kleinere Wohnungen ausdehnte, war überdies für alle soliden, den Hauswirten als zahlungsfähig erscheinenden Wohnungssucher eine angemessene Auswahlfreiheit unter den gemeldeten Wohnungen gegeben. Und das Wohnungsamt konnte fortan mit halbem Personal den Rest nach seinem kurz angebundenen amtlichen Zuweisungsverfahren erledigen. Das Kölner Amt nimmt nur einmal in der Woche die Meldungen der Wohnungssucher nach mündlicher Belehrung entgegen; es beantwortet keinen Brief des Publikums schriftlich, während Hamburg an 20 Besuchstagen im Monat 20000 bis 30000 Besucher und monatlich je 7000 Brief-ein- und -ausgänge hat. Köln verfährt nach dem Grundsatz: wer wirklich dringliche Wohnungsnot hat, mag eben oft persönlich vorstellig werden und an den seltenen Empfangstagen die Pein des stundenlangen Anstehens auf sich nehmen. Die Bescheide läßt das Kölner Amt nicht durch die Post, sondern straßenweise durch seine 15 Bezirksämter austeilen. Die nach den 15 Bezirken geordneten Anträge bearbeitet Köln in einer Zuteilungsstelle, die den Hauseigentümer über die ihm zugeteilten Mieter und diese selbst unterrichtet. Bei triftig erscheinendem Einspruch werden die Parteien vorgeladen; in der Nachprüfungsstelle für Wohnungszuteilungen, der je ein Beisitzer aus Mieter- und Vermieterkreisen angehört, wird mündlich verhandelt und die Entscheidung sofort ausgefertigt. Sie lautet notfalls auf Zwangseinweisung des Mieters in eine Wohnung. Jedoch sind Zwangs-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

einweisungen bei den Mietern und Hauswirten so unbeliebt, daß lieber beide Teile nachgeben oder der Wohnungssucher ganz zurücktritt. Beschwerden beim Mieteinigungsamt sind im Jahre (1926) nur 100 von Mietern und 12 von Vermietern eingelaufen, während das Wohnungsamt 900 weitergab. Beschwerden gegen das Wohnungsamt im Dienstwege an die Aufsichtsbehörde, nämlich das Beschwerdeamt der Stadt Köln, sind auch nicht verlockend. Der Dezernent des Wohnungsamtes ist zugleich der Dezernent für das Mieteinigungsamt, für die Rechtsauskunftstellen sowie Stadtjustiziar[38]. Das Hamburger Wohnungsamt hatte jährlich weit über 1000 Termine vor dem Mieteinigungsamt und etwa 3000 Fälle vor dem „parlamentarischen Beschwerdeausschuß für das Wohnungsamt" zu vertreten.

Das Hamburger Auswahl- und Zuteilungsverfahren ist bis zu den jüngsten starken Fortschritten der Lockerungswirtschaft viel eingehender und umständlicher gewesen, um jedermann genau nach der Reihenfolge der Eintragungen möglichst gerecht zu werden, und hat aus diesem Grunde das die Auswahlarbeit des Amtes und seinen Geschäftsverkehr sehr vereinfachende Verfahren der Mietberechtigungskarte nach probeweiser Einführung 1925 wieder abgeschafft. Damals waren zwar alle brauchbaren Wohnungen rasch, jedoch meist gegen verbotene hohe Vergütungen neben der gesetzlich zulässigen Miete an zahlungsfähige Mieter vermietet worden, die ungünstigeren Wohnungen und die schwächeren Zahler sowie Familien mit mehr als zwei Kindern aber blieben unbegehrt sitzen. Das Wohnungsamt mußte daher einen stets wachsenden Anteil von Wohnungen aus der verfügbaren Zahl vorweg herausnehmen und für die amtlichen Zuweisungen an die Bedürftigen sichern. So herrscht in Hamburg, obwohl die meisten Großstädte zum System der Mietberechtigungskarte übergegangen sind, noch heute das Zuweisungssystem mit der Lockerung, daß die auf den Markt kommenden Wohnungen vom Wohnungsamt im Anzeiger veröffentlicht und den Wohnungsuchenden in bestimmter Reihenfolge zu befristeter Auswahl und Bewerbung freigegeben werden.

Aus allen diesen Gründen muß die Organisation des Hamburger Wohnamts für eine umständlichere Belastung eingerichtet sein. Der Übergang zum vereinfachten Vergebungsverfahren Kölns ist in Hamburg im Hinblick auf die dabei leer ausgehenden schwächsten Wohnsucher darum nicht leicht, weil deren Zahl in Hamburg ungewöhnlich groß ist und die fortschreitende Altstadtsanierung immer steigende Ziffern von Familien zeitigt, die das Wohnungsamt einfach unterbringen muß. Das Kölner Wohnungsamt kann die auch verhältnismäßig kleinere Zahl glatter unterbringen, weil die Stadt Köln, dank ihrer besonders starken

[38] In Wandsbek (50 000 Einwohner) hat man Anstoß daran genommen, daß der Stadtsyndikus zugleich Vorsitzender des Mieteinigungsamtes ist, obwohl eine politisch zusammengesetzte Wohnungskommission als Entscheidungsinstanz über dem Wohnungsamt bereits für Unparteilichkeit Sorge tragen soll.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

direkten Bautätigkeit für sozialschwache Elemente durch eine 100%ige städtische Gesellschaft, dem Wohnungsamt genügend viele billige Neubauwohnungen und Sammelheime jährlich zu ihrer Unterbringung zur Verfügung stellen kann. Hamburgs anders geartete indirekte Wohnbauförderungspolitik mittels Finanzierung der gemeinnützigen Baugesellschaften und Genossenschaften kann dem Wohnungsamt nicht genug billige Wohnungen zur direkten Einweisung der Wohlfahrtsamtspfleglinge oder Kinderreichen bereitstellen. Ohne Änderung der Organisation der Neubauwirtschaft läßt sich auch die Organisation des Wohnungsamtes schwer ändern.

Alle diese verschiedenartigen Momente, die die notwendige Ungleichheit des Organisationsgefüges erklären, wirken natürlich über die Organisation auch auf die vielbeklagten, aber meist überschätzten Kosten der Wohnungsämter zurück, die für die 25 größten deutschen Städte (mit 14 Millionen Einwohnern) zusammen nach einer Erhebung des Deutschen Städtetages in den Jahren 1925—1928 jährlich 7½ Millionen RM für die persönlichen und sächlichen Ausgaben ausmachten. Die Wohnungsämter waren bemüht, diesen Ausgaben Einnahmen gegenüberzustellen nicht bloß durch Erhebung von Gebühren, die sich gelegentlich nach der Höhe des Objektes staffelten, sondern auch durch die Einrichtung von Ablösungsgeldern, die die Inhaber von zu großen Wohnungen oder Prunkvillen gern zur Abwendung von Zwangseinquartierung, Wohnungsteilungen und Einbauten zahlten. Diese Einkünfte setzten das Wohnungsamt instand, dafür in geeigneteren Wohnquartieren billige Räume bewohnungsfähig zu machen oder Einzelpersonen, die auch in einem möblierten Zimmer bei Bekannten oder in einem Altersheim passende Unterkunft finden konnten, ihre billige Zwei- bis Vierzimmeraltwohnung „abzukaufen", um darin bedürftige Kinderreiche oder Kriegsbeschädigte oder Wohlfahrtspfleglinge unterzubringen. Bei geschickter Handhabung haben manche Wohnungsämter hierdurch Millionenbeträge für teure Neubauten den Gemeinden erspart und sich selber die Aufgaben erleichtert. Mit den Fortschritten der Lockerungswirtschaft und der Aufsaugung verfügbaren Altwohnraums hat sich allerdings dieses Verfahren überlebt. Dafür sind durch die systematische Einschränkung der Zwangswirtschaft auch die Aufgabenkreise und der Apparat der Wohnungsämter fast überall kleiner geworden.

Während es 1925 unter den Wohnungsämtern der 25 größten Städte (über 200 000 Einwohner) noch 19 gab, die 25 Beamte und Angestellte oder

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

mehr (bis zu 635 bei Groß-Berlin) beschäftigten, waren es 1928 nur noch 11 Ämter. Auf die Einwohnerzahl berechnet, brauchten 1925 noch 11 Ämter mehr als 10 Beamte und Angestellte auf je 100 000 Bewohner, 1928 nur noch 6 Großstädte. Die außerordentlichen Unterschiede in der Personalbesetzung (von 3,3 bis zu 19,6 auf 100 000 Einwohner im Jahre 1925 und von 2,4 bis 17,1 im Jahre 1928) erklären sich zum Teil vielleicht aus der ungleichartigen Abgrenzung der statistischen Felder, überwiegend aber aus den oben geschilderten Unterschieden der wohn- und bauwirtschaftlichen und der politischen Verhältnisse, von deren Organisation und Verfahren die Wohnungsämter stark beeinflußt sind (Erhebung des D. Städtetages).

Der Abbau und Umbau der Wohnungsämter schreitet weiter fort. Bald werden von den Trägern der größten öffentlichen Zwangsunternehmung zur Beherrschung des Wohnungsmarktes und zur Durchführung planmäßiger Verteilung des verfügbaren und erfaßbaren Wohnraums nach der sozialen Bedarfsdringlichkeit nur noch die öffentlichen Wohnungsnachweise und die Wohnungsaufsicht- und -pflegestätten übrig sein, also Behörden mit Auskunfts- und hygienisch-technischen Kontrollfunktionen, wie sie auch die Vorkriegszeit gekannt hat. Die öffentliche Hand als monopolistischer Vermietungsunternehmer wird dann ausgespielt haben. Auch soweit die Wohnungsämter als Hauszinssteuerverteilungsstellen das Neubauwesen subventionierend dirigieren, werden sie mit dem Abbau der Hauszinssteuer als öffentliches Baufinanzierungsinstitut dahinwelken und voraussichtlich anders organisierten gemeindlichen oder übergemeindlichen Baubanken Platz machen. Es ist aber für die Entwicklungsgeschichte der Organisation der öffentlichen Unternehmungen wertvoll, ein Bild von der organisatorischen Struktur der größten munizipalsozialistischen wohnungswirtschaftlichen Veranstaltung festzuhalten. Auch haben wir hier das großartigste organisatorische Gegenstück aus der Friedenszeit zu den Kriegswirtschaftsstellen, insbesondere zu den mit Monopolzwang ausgestatteten Anstalten, vor uns, die aus Rohstoffbeschlagnahme-, Verteilungs- und Finanzierungsstellen auf den lebenswichtigsten Versorgungsgebieten allmählich „zentrale Bewirtschaftsstellen, gewissermaßen die Gehirne“[39] ganzer Wirtschaftszweige geworden sind. Allerdings, das ganze Kapitalrisiko für die „Lagerung, Instandhaltung und Verzinsung“ der knappen Ware „Wohnung“ haben

[39] F. W. Bruck, Die Kriegsunternehmung. Archiv f. Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Bd. 48. Tübingen 1920/21. S. 565.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Wohnungsämter im Unterschied zu den Kriegswirtschaftsstellen den Hausbesitzern überlassen und ohne Schwundgefahr überlassen können, weil die Ware „Wohnung" nicht rasch verbrauchbar und verschiebbar ist.

Die neuartigen öffentlichen Unternehmungen zur Finanzierung des Wohnbaus.

Die Schwierigkeiten der Bau- und Hypothekengeldbeschaffung für den Kleinwohnungsbau hatten, wie wir sahen, schon vor dem Kriege mehrfach die Bereitstellung öffentlicher Zuschußmittel und zum anderen die planmäßige Vermittlung günstiger Kredite durch Organe der öffentlichen Verwaltung oder durch rechtlich selbständige, aber mit der Staats- oder Selbstverwaltung verbundene Anstalten, durch behördlich organisierte Kreditinstitute, Sparkassen, Landesversicherungsanstalten nötig gemacht. Diese sich damals noch in bescheidenem Umfange für den Kleinwohnbau betätigenden öffentlichen Unternehmungen mußten natürlich nach dem Kriege, als das private Kapital sich von dem unrentablen und unsicheren Kleinwohnbaugeschäft zunächst ganz zurückzog, in um so größerem Umfange und in besonderer Ausgestaltung das Baubeleihungsgeschäft pflegen, um den notwendigen gemeinnützigen Kleinwohnbau in großem Stile zu ermöglichen. Zur Begebung der Hauszinssteuerhypotheken für den Wohnbau — eine früher unbekannte Aufgabe — sind vielfach überhaupt ganz neue öffentliche Vermittlungsorgane nötig geworden, da die für die Bewilligung zuständigen Vorstände der Stadt- und Landgemeinden, der Kreise und des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk nicht sämtlich in der Lage sind, selber bzw. durch ihre Wohnungsämter und Beiräte eine wirklich sachkundige Prüfung und Auswahl der zur Beleihung geeigneten bedürftigen und sozial dringlichen Bauvorhaben vorzunehmen.

Um die wirtschaftliche Bedeutung dieser öffentlichen geld- und kreditgebenden Unternehmungen für die Finanzierung des Wohnbaus in seinen gemeinnützigen, d. h. in diesem Falle wenig rentablen und besonders risikoreichen Teilen zu würdigen, ist es angebracht, sich den Anteil der direkten und indirekten öffentlichen Mittel zu vergegenwärtigen, die dem Wohnbau überhaupt neben denen von privaten Geldgebern, privaten Hypothekenbanken und Versicherungsanstalten zugeflossen sind. Nach den Schätzungen verschiedener

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Autoren[40] und den Angaben des Instituts für Konjunkturforschung sind für den Bau der 1½ Millionen Wohnungen, die von 1924—1929 mit einem Kostenaufwand von rund 16 Milliarden RM erstellt worden sind, fast die Hälfte der Beträge aus reinen öffentlichen Mitteln gegeben und weitere Leihbeträge von anderer Seite oft erst durch Zinszuschußverpflichtungen und Bürgschaften der öffentlichen Hand verfügbar gemacht worden. Ein Fünftel des weiteren als erststellige Hypothek gegebenen Leihkapitals für Wohnbauzwecke ist durch öffentliche Kreditinstitute oder sonstige öffentliche Anstalten beschafft worden. Es stammt also nur ein reichliches Drittel des Wohnbaukapitals dieser sechs Jahre seit der Inflation aus dem Kreditgeschäft der privaten Hypothekenbanken und dem eigenen Vermögen der Bauherren.

Das ziffernmäßige Bild stellt sich etwa folgendermaßen dar: Es sind dem Wohnbau in den Jahren 1924 bis 1929 zugeflossen:

	Mill. Mark
Aus dem Hauszinssteueraufkommen	4150
Zusatzmittel der Gemeinden usw. und staatliche Mittel für landwirtschaftliche Siedelbauten und Landarbeiterwohnungen	1811
Arbeitgeberdarlehen der öffentlichen Hand (Reichsbahn, Reichspost, Reichsbank, zusätzliche Mittel für Dienstwohnungen)	1675
Insgesamt	7636

Erststellige Neubauhypotheken wurden begeben von	
öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten	750
Sparkassen	2950
sozialen Versicherungsanstalten	300
Insgesamt	4000

Die privaten Hypothekenbanken gaben erste Hypotheken für den Wohnbau	4000
Das Eigengeld der Bauherren betrug	2000

Vergleicht man damit, daß der Hundertmilliardenbesitz an Wohnungen vor dem Kriege zu mehr als 90% mit eigenem Kapital oder mit privatem Leihkapital geschaffen worden ist, und daß die von öffentlich-rechtlichen Instituten, Sparkassen[41] und sozialen Versicherungs-

[40] Vgl. Beiträge zur städtischen Wohn- u. Siedelpolitik. Schriften d. Vereins f. Sozialpolitik. Bd. 177. Teil 2. München 1930.

[41] Die Sparkassen hatten 8,7 Milliarden Mk. Hypotheken auf städtischen Grundstücken und 4,3 auf ländlichen Grundstücken im Jahre 1913 stehen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

anstalten im Laufe vieler Jahrzehnte in Wohnbauhypotheken angelegter Gelder nur ein Sechstel bis ein Fünftel des fremden Leihkapitals ausgemacht haben, so rückt die Bedeutung der öffentlichen Baufinanzierungsinstitute für die Nachkriegszeit ins volle Licht.

Die öffentliche Wohnbaufinanzierung von heute unterscheidet sich charakteristisch von der allgemeinen Baufinanzierung der Vorkriegszeit dadurch, daß sie keineswegs auf die bloße Beschaffung und Ausleihung der Geldmittel für Wohnbauvorhaben gerichtet ist, die nach der Sachverständigentaxe voraussichtlich genügende Sicherheit für die Verzinsung und die Wiedererstattung des Darlehens bieten. Sondern neben das erwerbswirtschaftliche Kalkul der Anlagesicherheit und der Rentabilität tritt auch bei den auf Erwerb gerichteten öffentlichen Kreditvermittlungsanstalten nachdrücklich — oft auf Grund besonderer satzungsmäßiger Bindungen — das sozialpolitische Kalkul, die pflichtmäßige Prüfung, ob das Bauvorhaben bestimmten wohnungs- und siedelpolitischen Forderungen in bautechnischer, hygienischer und mietwirtschaftlicher Hinsicht entspreche und geeignet sei, die Wohnungsnot der wirtschaftlich schwächeren Kreise direkt oder mindestens indirekt zu verringern. Kurzum, die Tätigkeit der öffentlichen Baufinanzierungsstellen verfolgt auch da, wo sie das Gewinnstreben der privaten Kreditunternehmungen für sich selber nicht verschmäht, doch bei der Auswahl der Beleihungsobjekte stets Zwecke der gemeinnützigen Wohnungsförderungspolitik. Jedenfalls werden die öffentlichen Gelder, die als Hauptquelle die spezifisch für den gemeinnützigen Wohnbau geschaffenen öffentlichen Kreditorganisationen speisen, nur mit diesen Auflagen gegeben und an die Baukunden vermittelt. Und die anderen öffentlichen Kreditorganisationen, die sich die Mittel aus dem allgemeinen Kapitalmarkte durch Pfandbriefe oder durch Entgegennahme von Spareinlagen beschaffen, werden, soweit wie möglich, durch die öffentlichen Aufsichtsinstanzen in der gleichen wohnpolitischen Richtung dirigiert.

„Soweit wie möglich!“ Denn da diese öffentlichen Kreditinstitute mit den privaten Banken konkurrieren, also für ihre Passivkredite die gleichen Zinsvergütungen gewähren müssen, also mindestens diese Aufwendungen und daneben die Verwaltungskosten zu decken haben, sind ihrer wohnpolitischen Förderungsmission erwerbswirtschaftliche Grenzen gezogen. Und die Bevorzugung der gerade am meisten baugeldbedürftigen Elemente, die die Zinslasten am schwersten tragen und

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

den vorgehenden Gläubigern die geringste Sicherheit gegen Ausfälle durch größere Eigengeldinvestierung im beliehenen Wohngrundstück geben können, ist oft nur möglich durch Einschaltung von Hilfsorganisationen, die einerseits eine kollektive Aufbringung des sichernden Eigenkapitals und der Zinsen durch genossenschaftliche Zusammenfassung vieler solcher bedürftigen Elemente unter gemeinschaftlicher Kontrolle und Haftung ermöglichen, und die anderseits als gemeinnützig gestempelte Empfänger und Vermittler von Ausfallsgarantien, Bürgschaftszusagen und Zinsverbilligungszuschüssen der öffentlichen Hand zugunsten der beliehenen kapitalschwachen Elemente wirken können.

So erst wird die vorzugsweise Beleihung dieser Bauherrengruppen durch die öffentlichen Kreditunternehmungen für diese finanzlich verantwortbar gestaltet. Das heißt: die öffentliche Kreditunternehmung, die verdienen muß, betätigt sich im kapitalschwachen Wohnungsbau vielfach nur dann, wenn ihr eine unter Kontrolle öffentlicher Verwaltungen stehende und mit öffentlichen Mitteln gestärkte gemeinnützige Organisation gegenübergestellt wird. Diese organisatorische Entwicklung gibt dem modernen Wohnbaufinanzierungsgeschäft der öffentlichen Kreditanstalten eine eigene Note. Sie hat die Errichtung besonders darauf eingestellter Spezialinstitute erforderlich gemacht und läßt die Betrachtung einiger dieser neuartigen Organisationsformen hier angebracht erscheinen, nachdem wir einige anders geartete schwache Vorläufer der Vorkriegszeit bereits früher kurz gekennzeichnet haben.

Die Preußische Landespfandbriefanstalt

ist auf Betreiben des preußischen Ministers für Volkswohlfahrt, nachdem der Rentenbankkredit dem städtischen Siedelwesen entzogen worden war, als ein Spezialinstitut für die finanzliche Förderung des Kleinwohnungsbaus durch ein preußisches Gesetz vom 20. Mai 1922 mit dieser ausdrücklichen Zweckbestimmung geschaffen worden, Kleinwohnungen, insbesondere Wohnheimstätten für die minder bemittelte Bevölkerung, wie die vom preußischen Landtag ausdrücklich genehmigte Satzung ergänzend sagt, hypothekarisch zu beleihen und dafür Pfandbriefe auszugeben. Der Reichsrat hat sie für mündelsicher erklärt:

Die Anstalt ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts mit eigener juristischer Persönlichkeit, die dem Reichsgesetz über die Pfandbriefe und öffentlich-rechtlichen Schuldverschreibungen öffentlich-rechtlicher Kredit-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

anstalten vom 21. Dezember 1927 untersteht[42]. Da die Anstalt auch nichthypothekarische Darlehen für Wohnbau an öffentliche Körperschaften gewähren darf, darf sie auch Schuldverschreibungen, „Kommunalobligationen" ausgeben. Die Höchstbeträge bestimmt der Minister. Das Grundbetriebskapital von etwa 30 Millionen Papiermark stellten der Preußische Staat (der heute mit rund 27 Millionen RM am Gesamtstammkapital von 28,5 Millionen RM beteiligt ist) und 11 Großstädte, zahlreiche Landgemeinden und Kreise, 14 provinzliche Wohnungsfürsorgegesellschaften und einige gemeinnützige Bauvereinigungen (neuerdings auch die Reichsbahngesellschaft und die Deutsche Bau- und Bodenbank). Eine Stammeinlage von 50 000 Mk. berechtigt zur Entsendung eines Vertreters in den Verwaltungsrat der Anstalt, der die Vorstandsgeschäfte überwacht. Die Spitzenorganisationen der Kommunen können, unabhängig von ihrer Beteiligung, je zwei Vertreter entsenden. Der Vorstand ist eine Behörde; seine Mitglieder, die vom Verwaltungsrat gewählt werden, bedürfen der Bestätigung des zuständigen Ministers: sie sind mittelbare Staatsbeamte. Die Anstalt untersteht der Aufsicht des Staates, die durch einen Staatskommissar ausgeübt wird, der sich durch einen bankkundigen Regierungsrat beraten und vertreten läßt. Eine Haftung für die Verbindlichkeiten der Anstalt trägt der Staat über den Umfang seines Stammkapitalanteils hinaus nicht.

Die Anstalt gewährt unkündbare Tilgungsdarlehen bar, nur ausnahmsweise in Pfandbriefen, da sie die Kurspflege so sicherer in der Hand hat. Sie beleiht wie andere Grundkreditanstalten Wohngebäude an erster Stelle bis zur Höhe von 60 % des (nach der ministeriell genehmigten Schätzungsordnung zu ermittelnden) Grundstückswertes bei Wohnbauten öffentlicher Körperschaften und gemeinnütziger Bauvereine, bei Privaten dagegen über 40 % hinaus nur dann, wenn eine öffentliche Körperschaft über 40 % hinaus die Bürgschaft übernimmt. Die Beleihungen können bei Darlehen an öffentlich-rechtliche Körperschaften bis zu 90 % des dauernden Wertes erhöht werden. Außer den nach der Pfandbriefverzinsung und der Höhe des einmaligen Darlehensabzuges sich richtenden Zinsen hat der Schuldner ½ % — bei kleinen Darlehen bis zu 5000 RM ¾ % — Verwaltungslastenbeitrag jährlich und 1 % Tilgung zu leisten. Sämtliche einmaligen Kosten der Beleihung trägt der Schuldner. Für die Grundbucheintragungen genießt die Anstalt Gebührenfreiheit. Die Effektivverzinsung stellte sich im Jahre 1929 auf 9,05 % durchschnittlich.

Die Anstalt gewährt ferner Zwischenkredite für die laufenden Bauausführungen als Vorschüsse auf die zugesagten eigenen Darlehen. Deren Zinsbedingungen richten sich jeweils nach der Lage des Kapitalmarktes und der sich oft über die Veranschlagung hinausziehenden Dauer des Baues.

---

[42] Die genaue Gründungsgeschichte und alle Einzelheiten der Organisation schildern Th. v. Hippel, W. Kord-Ruwisch, Fr. Schmidt, Die öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten (Berlin 1927, S. 417 ff.) und das Handwörterbuch des Wohnungswesens (Jena 1930, S. 394 ff.).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Tätigkeit der Anstalt beschränkt sich auf das Gebiet des preußischen Staates — für Süddeutschland ist jüngst eine Zweiganstalt in Frankfurt a. M. eröffnet — und auf den niedrigen Wohnbau in kleineren Städten und Industriebezirken, wobei die Wohnungsfürsorgegesellschaften der Anstalt vorarbeiten. Der mehr als drei Stock umfassende Hochbau wird nur dann finanziert, wenn Konsum- oder gemeinnützige Bauvereine die Bauherren sind. Auch erbbaurechtliche Grundstücke werden beliehen. Die Anstalt hat von 1924 bis 1929[43] insgesamt 16 818 Hypotheken im Betrage von 171,5 Millionen RM (durchschnittlich also 10 212 RM) gegeben und damit den Bau von reichlich 50 000 Wohnungen gefördert. Auf jede Wohnungseinheit entfiel also eine erste Hypothek von etwa 3350 RM, was bei dem durchschnittlichen Baukostenaufwand von mindestens 7000 RM eine knappe erststellige Beleihung von 40—50% ausmacht, d. h. so weit, wie auch private Hypothekenbanken fast gehen. Von diesen Hypotheken erhielten 13,6 Millionen RM Gemeinden, 117 Millionen gemeinnützige Bauherren und 41 Millionen private Bauherren. Außerdem hat die Anstalt Kommunaldarlehen zur Finanzierung von etwa 8000 weiteren Wohnungsbauten gegeben.

Die Mittel beschafft sich die Anstalt nicht bloß durch die Pfandbriefausgabe, sondern es sind ihr aus dem Reichsfonds zur Förderung des Kleinwohnungsbaus (1926: 200 Millionen RM) bis April 1930 22,2 Millionen RM bereitgestellt worden und weitere 3 Millionen RM aus preußischen Fonds zur Ansiedlung von abgebauten Beamten und für Schupofamilien. Auch beschafft sich die Anstalt die Mittel für die Gewährung von Zwischenkrediten öfters durch Kreditentnahmen bei der Preußischen Staatsbank.

Auch die Deutsche Bau- und Bodenbank, eine öffentliche Kreditanstalt des Reiches, hat der Anstalt im Frühjahr 1928 zur Hereinnahme von ausländischen Mitteln wertvolle Dienste geleistet. Durch Vermittlung jener Bank, die dank ihrer privatrechtlichen Konstruktion als Darlehensnehmerin gegenüber amerikanischen Geldgebern auftreten und das Valutarisiko übernehmen konnte, hat die Anstalt für 12 Millionen RM 6½%-Pfandbriefe auf einen Schlag an Amerika abgesetzt.

Die Preußische Landespfandbriefanstalt greift da ergänzend und helfend ein, wo die anderen öffentlichen Kreditinstitute nicht hinkommen und die örtlich begrenzten Sparkassen mit ihren Mitteln nicht ausreichen und ihre Bewilligungsmöglichkeit erschöpft haben[44]. Anderer-

---

[43] Vgl. Verhandl. u. Berichte d. III. Unterausschusses des Enqueteausschusses: Der deutsche Wohnungsbau. Berlin 1931. S. 293.

[44] Vgl. auch Lubowski, Die Probleme in der Praxis der Realkreditversorgung des Wohnungsbaues. München 1930. S. 131. (Schr. d. V. f. Sozialpol. Bd. 177 II.) Ferner: Enqueteausschuß: Der deutsche Wohnungsbau. S. 689. (Erfahrungen der Preuß. Landespfandbriefanstalt.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

seits helfen die Sparkassen wieder der Pfandbriefanstalt durch Übernahme von Pfandbriefen zur Anlage ihrer eigenen Mittel und zur werbenden Unterbringung bei der Sparkassenkundschaft. Für die Prüfung der Gediegenheit der Kleinwohnbauten, die die Anstalt überall im Lande beleihen soll — man denke an die zahlreichen privaten Einzelbauherren neben den seit 1920 wie Pilze aufgeschossenen Baugenossenschaften —, bedarf die Anstalt vertrauenswürdiger Generalvertretungen in den einzelnen Landesteilen.

Sie bedient sich dazu der provinzlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften, die an sich schon berufsmäßig die finanzliche und meist auch technische Prüfung und Betreuung der Baulustigen und ihrer Bauausführungen übernehmen. Sie tun dies gegen mäßige Provisionen nun zugleich auch im Interesse der beleihenden Anstalt. Eine Verteuerung des gemeinnützigen Bauens durch diese Zwischenschaltung einer weiteren öffentlichen Unternehmung soll nicht stattfinden, da die Wohnungsfürsorgegesellschaften schließlich der Anstalt eine Reihe von Kleinarbeiten abnehmen, die von der Berliner Zentrale aus selber jedenfalls nicht billiger und schneller besorgt werden könnten.

Die Realzinsbelastung der Darlehensnehmer der Preußischen Anstalt ist im Durchschnitt nur eine Winzigkeit geringer als bei den bayerischen privaten Hypothekenbanken, die der Wohnbaubeleihung 45% ihrer Mittel zuwenden. Aber die Zinsfußschwankungen im Laufe eines Jahres sind bei der Anstalt geringer als bei den genannten privaten Hypothekenbanken, die ihre Hypothekenzusagen dem Darlehensnehmer alsbald zu einem festen, von dem Antragstermin abhängigen Satze machen, während die Preußische Anstalt das Risiko der Kursschwankungen bis zum tatsächlichen Auszahltermin auf den Darlehensnehmer überwälzt.

Nimmt man hinzu, daß die privaten Hypothekenbanken für das ihnen von den Aktionären zur Verfügung gestellte Aktienkapital eine zeitgemäße Dividende herauswirtschaften müssen, während die Anstalt das Grundkapital nur bis zum Höchstsatz von 5% verzinst und nur auf Bildung eines stattlichen Reservefonds (1930 bereits 27 Millionen Reserven) bedacht ist, so zeigt sich kein sonderlicher Unterschied in dem marktwirtschaftlichen Leistungseffekt. Jedoch würde erst eine genaue Vergleichung der Art und Auswahl der Beleihungsobjekte bei der öffentlichen und der privaten Unternehmungsweise und die Würdigung des großen übrigen Beleihungsgeschäftes der Privatbanken, das auf andere als Wohngrundstücke gerichtet ist, einen Schluß zulassen,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

welche besonderen Vorzüge der in der Preußischen Landespfandbriefanstalt geschaffenen neuen Organisationsform für die Wohnbaufinanzierung zukommen.

Daß die Finanzierung des gemeinnützigen Kleinwohnbaus durch öffentliche Kreditunternehmungen auch in ganz anderer organisatorischer und rechtlicher Form aufgezogen werden kann als bei der Preußischen Landespfandbriefanstalt, zeigt die Konstruktion und Tätigkeit der „Deutschen Bau- und Bodenbank".

Sie ist vom Reich unter Mitwirkung einiger Länder (Sachsen, Baden, indirekt auch Preußen und Württemberg, vertreten durch die Preußische Landespfandbriefanstalt und die Württembergische Wohnungskreditanstalt) und Reichsbetriebsverwaltungen auf Betreiben des Reichsverbandes der provinzlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften 1923 als „Deutsche Wohnstättenbank A.-G." in Berlin ins Leben gerufen worden und hat 1926 den Namen

Deutsche Bau- und Bodenbank A.-G.

angenommen[45]. Auch dieses Unternehmen, das ursprünglich den in der Inflation darniederliegenden Realkredit auf wertbeständiger Grundlage wiederbeleben sollte, bezweckt die Unterstützung des auf gemeinnütziger Grundlage betriebenen Wohnungsbaus durch Beschaffung von Kapitalien für Baugelder und Zwischenkredite. Allerdings ist die anfangs vorgesehene Gewährung von grundbuchlich gesicherten Darlehen und Ausgabe von Schuldverschreibungen auf dieser Grundlage[46] Ende 1924 auf einen besonderen, genau an das Hypothekenbankgesetz angepaßten Kreditträger, auf die neu geschaffene Tochtergesellschaft „Deutsche Wohnstättenhypothekenbank" übertragen worden, während die Muttergesellschaft sich mehr und mehr auf das kurzfristige Zwischenkreditgeschäft für Wohnbauzwecke und sonstige für den Wohnbau wichtige Geschäfte beschränkte, die die Hypothekenbanken nicht ausüben dürfen. Das Institut ist eben ein vielseitiges Kreditbankunternehmen, das auch Depositengeschäfte und Wechseldiskontgeschäfte pflegt, und zwar insbesondere mit der Bauwirtschaft, mit der

[45] Vgl. Th. v. Hippel, W. Kord-Ruwisch u. Fr. Schmidt a. a. O. S. 469; ferner Geschäftsberichte und Enqueteausschuß (III.): Der deutsche Wohnungsbau. S. 281.

[46] Sie hat für 20 000 RM 6%ige Feingoldrentenbriefe ausgegeben.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sonst die Geldgeber wegen des Risikos nicht gern in größerem Umfange Geschäfte machen.

Die D.B. u. B.Bk. muß natürlich diesen Geschäften eine besonders vorsichtige, sachkundige Spezialbehandlung und Sicherungstechnik widmen und vermag das nur durch das Zusammenwirken mit den baufach- und ortskundigen Wohnungsfürsorgegesellschaften, die die kreditwürdige genossenschaftliche und private Baukundschaft sozusagen sichten und überwachen. Durch die innige Verbindung mit der D.B. u. B.Bk. gelingt es wiederum den Wohnungsfürsorgegesellschaften, ihre Mission und ihren Ruf als erfolgreiche Finanzierungsvermittler in der Provinz und damit ihren Einfluß und ihren Geschäftsbereich wirksam zu steigern.

Neben den preußischen Wohnungsfürsorgegesellschaften ist die Bank in fast allen Teilen Deutschlands durch verwandte öffentliche Einrichtungen oder seit 1928 durch neun eigene Zweigniederlassungen vertreten.

Weiterhin ist die Bank vor allem als Treuhänderbank tätig für das Reich und die Reichsverwaltungen zur Verwaltung und Vergebung der mancherlei Fondsmittel, die diese auf Grund von Siedlungs- oder Baukreditgesetzen oder in ihrer Eigenschaft als Arbeitgeber seit 1924 in immer größerem Umfange für die Förderung der Kleinwohnungs- und Beamtensiedlung bereitgestellt haben. Die Bank gelangt andererseits auf diese Weise auch wieder in den Besitz großer flüssiger Mittel, die sie neben ihren Eigenmitteln und dem, was sie sich im offenen Geldmarkt oder durch Auslandsanleihen beschafft, für das immer umfangreichere Zwischenkreditgeschäft, das sich auf der Grundlage von Bauwechseln größtenteils abwickelt, verwenden kann. Durch das letzte Baukreditgesetz von 1930 hat das Reich die Bürgschaft für Darlehen an die D.B. u. B.Bk., die zu Zwischenkrediten verwendet werden sollen, bis zur Höhe von 300 Millionen RM übernommen.

An der Bank, die ihr Aktienkapital von 400 000 GM (1924) rasch auf 12,8 (1926) und 28 Millionen RM (1928) erhöht hat, sind das Reich mit 18,5 Millionen RM (darunter 500 000 RM mit doppeltem Stimmrecht), die oben genannten Länder und Verwaltungen mit je 100 000 bis 500 000 RM, der Reichsverband der Wohnungsfürsorgegesellschaften mit 550 000 RM und — was bemerkenswert ist — eine Reihe von gemeinnützigen Bau- und Siedlungsgesellschaften (darunter die von der Reichsversicherungsanstalt stark subventionierte Gagfah [Gemeinnützige A.-G. für Angestelltenheimstätten] mit 540 000 RM) und endlich die Diskonto-Gesellschaft (150 000 RM) beteiligt. Die Aktien sind vinkulierte Namens-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

aktien. Entsprechend ist der Aufsichtsrat sehr vielseitig, aus vielen Beamten und Sachverständigen der gemeinnützigen Wohnwirtschaft und der Baufinanzierung zusammengesetzt. Die Vorstandsgeschäfte führen drei Direktoren. Die Geschäfte der Bank haben sich außerordentlich breit entwickelt. Die gewährten Zwischenkredite für Wohnbauzwecke betrugen Ende 1930 166,2 Millionen RM (bei der Preuß. Pfandbriefanstalt etwa halb soviel) neben sehr großen anderen Krediten (1928 zeitweilig 100 Millionen RM an Länder, Gemeinden, Gemeindeverbände als Vorschüsse auf die im Laufe des Jahres nach und nach aufkommenden Hauszinssteuern). Dazu verwaltete die Bank als Treuhänderin Mittel öffentlicher Wohnungsförderungsfonds in Höhe von zeitweilig über 30 Millionen und neuerdings auch größere Mittel von Bausparkassen sowie die Mittel und Forderungen der „Deutschen Gesellschaft für öffentliche Arbeiten" (Ende 1930 390 Millionen RM). Bei einem Umsatz von 5,4 Milliarden RM im Jahre 1930 erzielte die Bank einen Gewinn von 3,76 Millionen RM (nach Absetzung von 2,04 Millionen RM Unkosten und 216 000 RM Abschreibungen). Die Bank beschäftigte 290 Angestellte.

Die Bank ist bestrebt, die eigentliche Fachbank für die deutsche Bauwirtschaft zu werden, insbesondere für die gemeinnützige, da sie vorwiegend die mit Hauszinssteuerhypotheken bedachten Bauvorhaben beleiht. Im letzten Geschäftsjahre 1930 förderte sie mit ihren Zwischenkrediten den Bau von etwa 60000 Wohnungen in allen Teilen Deutschlands. Die Bank hat neuerdings ihren Einfluß über Deutschland hinaus auf Österreich ausgedehnt, indem sie die Aktienmehrheit der Wiener *Baukreditbank, deren Aktienkapital 800000 S beträgt, erwarb.*

Mit der D.B. u. B.Bk. ist ein völlig neues Organisationsexperiment durch die öffentliche Hand gemacht worden, und obendrein auf einem sehr heiklen Felde. Es gab keinerlei Vorbild für dieses Unternehmen, dessen äußere Entwicklungsgeschichte schon zeigt, daß viel an seiner Organisation erst ausprobiert werden mußte. Nach Bekundungen des bisherigen Vorsitzenden des Aufsichtsrats, des Regierungsbaumeisters Knoblauch, der als Generaldirektor der Gagfah viele Erfahrungen besitzt, sind die Schwierigkeiten für den Aufbau und die Leitung dieses Finanzierungsunternehmens erheblich größer gewesen als bei einem reinen Produktionsunternehmen[47]. „Das Neuartige an diesem Wohnbauförderungsunternehmen ist, daß die öffentliche Hand die Förderung der Bautätigkeit nicht von außen her in gewissermaßen amtlicher oder behördlicher Eigenschaft durch verstärkte Inanspruchnahme der Steuer-

[47] Zeitschrift für Wohnungswesen. 16. Jahrg. Berlin 1928. S. 96.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

mittel betreibt, sondern im Rahmen der freien wirtschaftlichen Tätigkeit, dergestalt, daß ein der Kontrolle des Reiches unterstehendes Spezialinstitut in Konkurrenz mit den übrigen Banken dem Wohnbau den ihm nach seiner Bedeutung zukommenden Anteil am kurzfristigen Kapital der Volkswirtschaft beschafft."[48]

Der wirtschaftliche Nutzen dieses neu organisierten Förderungssystems ist für die öffentlichen Finanzen besonders günstig. Denn die bisherige wenig bewährte Fondswirtschaft zur Förderung des gemeinnützigen Kleinwohnbaues hatte zu einer bedenklich starken Beanspruchung öffentlicher Mittel geführt, weil die daraus zur Ankurbelung der Wohnbautätigkeit gewährten Kredite bei der amtlichen Vergebungsweise eine Bauinflation begünstigten und obendrein sehr leicht festfroren, also nicht für neue Zwischenfinanzierungen rasch wieder flüssig zu machen waren. An Stelle dieses kostspieligen Systems ist die kaufmännisch vorsichtige Praxis der primär verhafteten Bank getreten, nämlich Zwischenkredit nur bei Nachweis vollständiger Finanzierung des Bauvorhabens zu geben und das Risiko des Festfrierens auf den Darlehensnehmer abzuwälzen und dadurch die tatsächliche Gefahr des Einfrierens auf ein Mindestmaß zu verringern. Angesichts dieser Erfolge vermag die Bank auch private Stellen des freien Geldmarkts zur Hergabe von Mitteln, die sonst den Baumarkt meiden, für das Zwischenkreditgeschäft zu gewinnen. Nach alledem kann ein gleichgroßes Baufinanzierungsergebnis wie vordem mit einem Bruchteil der früheren Reichsmittel bestritten werden, und die öffentlichen Ausfallbürgschaften für die von der Bank vermittelten Zwischenkredite werden kaum praktisch beansprucht. Die offen kritische Haltung der Bank gegenüber denjenigen gemeinnützigen Bauunternehmungen, die ohne genügendes Eigenkapital sich im Vertrauen auf die freigebige öffentliche Hand mit Bauausführungen übernehmen und sofort in Schwierigkeiten geraten müssen, wenn der Zufluß der öffentlichen Mittel einmal abebbt, wird die öffentlichen und privaten Träger der Bauwirtschaft vor manchem Schaden bewahren.

Besondere Beachtung bedarf noch die organisatorische Abgliederung der Tochtergesellschaft „Deutsche Wohnstättenhypothekenbank A.-G." Berlin für die spezielle Pflege des Dauerhypothekarkredits.

---

[48] Ebenda. 16. Jahrg. 1928. S. 58.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die D.B. u. B.Bk. gründete sie Ende 1924 mit einem Aktienkapital von 1 Million RM, das die Bank vollständig übernahm, für die Gewährung erststelliger Hypotheken auf städtische und vorstädtische, nach 1918 errichtete Wohnbauten in außerpreußischen Ländern (für Preußen besorgt das die völlig anders konstruierte Landespfandbriefanstalt). Die Mittel besorgt sich die A.-G., die erst Mitte 1926 den Geschäftsbetrieb eröffnete, außer durch Aktienkapitalerhöhungen, die vom Deutschen Reich, den Ländern Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen usw. geleistet wurden (1926 4 Millionen RM, 1930 7 Millionen RM), durch die Ausgabe von Goldpfandbriefen (Ende 1930 37 Millionen RM).

Die A.-G. beleiht sehr zurückhaltend, meist nur hauszinssteuerpflichtige Bauten bis 35 % der Gesamtbaukosten, mit 7,6 bis 9,5 % Realzinsbelastung für den Hypothekennehmer (je nach dem Pfandbriefkurse). Sogenannte I b-Hypotheken bis zu höchstens 60 % der Baukosten gibt sie erst seit 1928 gegen die Ausbietungsgarantie der zuständigen Kommunen. Die A.-G. hat bis Ende 1930 rund 41 Millionen RM erststellige Hypotheken begeben, ferner 12 Millionen RM als Reichszwischenkredite und endlich rund 4½ Millionen RM Kommunaldarlehen für Wohnbauzwecke.

Die Gesellschaft unterscheidet sich von einer privaten Hypothekenbank nur durch die satzungsmäßige Beschränkung ihres Finanzierungsgeschäftes auf den reinen Wohnungsneubau, durch die gemeinnützige Gewinnbeschränkung auf 5 % und dann seit 1930 durch die nunmehr eingetretene direkte Kapitalbeteiligung des Reichs mit 2 Millionen RM an der neuen Aktienemission. Eine staatliche Garantie für die Pfandbriefe der A.-G. — wie bei der Preuß. Landespfandbriefanstalt — besteht nicht. Im übrigen aber ist der öffentliche gemeinnützige Charakter dieser Unternehmung sowohl von der Mutterseite wie von seiten der Kundschaft her vollkommen bestimmt, die aus Gemeinden und öffentlich subventionierten gemeinnützigen Baugesellschaften besteht. Im Aufsichtsrat sitzen fast ausschließlich Vertreter öffentlicher Behörden und gemeinnütziger Anstalten. Die sonstige Kontrolle üben ein Reichskommissar und zwei Treuhänder des Preußischen Wohlfahrtsministeriums aus. Der Reingewinn betrug 1930 (nach Abzug von 345 000 RM Verwaltungskosten und 44 000 RM Abschreibungen) 532 000 RM.

Zur Vervollständigung des Bildes dieses bemerkenswerten Organisationskomplexes — Bau- und Bodenbank und Wohnstättenhypothekenbank — gehört die Tatsache, daß die Bank für gewisse praktisch wichtige Nebenerfordernisse der Finanzierung in der Wohnbauwirtschaft, die sie selber nicht bequem befriedigen konnte, in den letzten Jahren noch zwei Tochtergesellschaften, deren Kapital sich in ihren Händen befindet, gegründet hat. Im August 1928 sind die „Deutsche Baurevision, Revisions- und Treuhandgesellschaft für die Bauwirtschaft G. m. b. H.", die 1930 in eine Aktiengesellschaft mit 250000 RM Kapital umgewandelt wurde, und im Mai 1929 die „All-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gemeine Bau- und Grundstücksgesellschaft m. b. H.", an deren Stelle 1930 eine entsprechende Aktiengesellschaft mit zunächst 50000 RM Kapital trat, als Hilfsorgane ins Leben gerufen worden, erstere für schwierige Prüfungsgeschäfte, letztere für die Vermittlung von Grundstücksbeleihungen und für die Verwaltung und Vermietung von Grundstücken. Vor allem hat diese Gesellschaft vom Reich die reichseigenen Wohnungsbauten in den ehemals besetzten Gebieten in Westdeutschland zur treuhänderischen Verwaltung und Verwertung erworben.

Völlig abweichend vom Reich und von Preußen sind die öffentlichen Finanzierungsunternehmungen der Nachkriegszeit für den Kleinwohnbau in Württemberg und im Stadtstaat Hamburg organisiert, während in Bayern und Sachsen die alten Landeskulturrentenbanken für die neuen Aufgaben der finanzlichen Förderung des Kleinwohnbaus herangezogen und durch Ausbau ihrer Organisation dafür brauchbar gemacht worden sind. Hessen bedient sich der alten Landeshypothekenbank A.-G. und der Hessischen Staatsbank im Zusammenwirken — wie alle staatlichen Baufinanzierungsinstitute — mit den Sparkassen und Sozialversicherungsanstalten.

Die organisatorisch bemerkenswerten Neubildungen in Württemberg und in Hamburg haben freilich zum Unterschied von den geschilderten Finanzierungsinstituten des Reichs und Preußens auch teilweise oder überwiegend die Hauszinssteuerhypothekenvergebung zur Aufgabe. Darum sind vergleichende Betrachtungen nur zum Teil am Platze. Die „Hamburgische Beleihungskasse für Hypotheken" ist ein Gebilde ganz eigener Art, das manche Funktionen erfüllt, die sonst die Gemeindeverwaltungen selber oder ihre Wohnungsämter oder in Berlin die „Wohnungsfürsorgegesellschaft" besorgen. Die Hamburgische Kasse erfüllt sie auf eine originale Weise, so daß ihr eine Zwischenstellung zwischen den staatlichen Finanzierungsinstituten und den Wohnungsfürsorgegesellschaften zugewiesen werden muß. Übrigens ist auch die Württembergische Wohnungskreditanstalt geradeso wie andere außerpreußische öffentliche Wohnbauförderungs- und Landessiedlungsinstitute Mitglied des „Reichsverbandes der Wohnungsfürsorgegesellschaften". Jedoch berechtigt diese Zugehörigkeit noch keineswegs zu einer eindeutigen Charakteristik der Württembergischen Anstalt[49], da

[49] Das Spezialwerk über die öffentlichen Kreditanstalten von Hippel, Kord-Ruwisch, Schmidt rechnet die W.W.K.A. sogar unter die „staatlichen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

auch die oben geschilderten öffentlichen Spezialbanken für den gemeinnützigen Wohnungsbau zur Mitgliedschaft beim Reichsverband der Wohnungsfürsorgegesellschaften zugelassen sind. Hier zeigt sich eben, wie innig die Funktionen der Baufinanzierung und der sonstigen Wohnbaufürsorge in den öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmungen sich oft verflechten und warum man die Wohnungsunternehmungen der öffentlichen Hand keineswegs nach ihren äußeren Erscheinungsformen oder Etikettierungen klassifizieren oder morphologisch gruppieren kann, sondern stets tiefer in den Organismus hineinschauen muß, um aus seiner praktischen Tätigkeit seine eigentliche Unternehmungsnatur zu erkennen.

Die Württembergische Wohnungskreditanstalt[50]

soll den Wohnungsbau für die minderbemittelte Bevölkerung durch Vermittlung billigerer erster und vor allem zweiter Hypotheken fördern, teils auf Grund von Bürgschaftsübernahmen, größtenteils aber durch Vergebung von Baudarlehen bis zu 80 % (ja, bei gemeinnützigen Bauvereinen und bei Schwerstkriegsbeschädigten und kinderreichen Personen bis zu 90 % der Baukosten), und zwar aus Mitteln der Gebäudeentschuldungssteuer und aus eigenen Anleihemitteln, in besonderen Fällen auch aus dem Reichsfürsorgefonds.

Die Aufgabe datiert schon aus der Vorkriegszeit, als der Entwurf zu einem württembergischen Wohnungsbürgschaftsgesetz dem Mangel an zweitstelligem Hypothekarkredit begegnen wollte. Aber die damals vorgesehene, mit Staatsbürgschaft ausgestattete „Landesanstalt für Wohnungsfürsorge" ist erst nach der Inflation am 1. April 1924 ins Leben getreten. Sie ist eine rechtsfähige, gemeinnützige Anstalt des öffentlichen Rechts unter der Aufsicht der Minister des Innern und der Finanzen. Ersterer bzw. sein stellvertretender Ministerialreferent führte zunächst auch den Vorsitz in dem fünfköpfigen Vorstand und im Beirat, der Vertreter der am Wohnwesen beteiligten Ministerien, öffentlichen Körperschaften, Anstalten, Stiftungen, gemeinnützigen Vereine und Einzelpersonen umfaßt, bis die Anstalt einen hauptberuflichen Präsidenten erhielt. Die Anstalt hat alle

Pfandbriefanstalten", obgleich sie bis zum Erscheinen des Werkes (1927) nicht einmal das Recht zur Pfandbriefausgabe hatte.

[50] Die Anstalt hat mich besonders weitgehend nicht nur mit Geschäftsberichten, sondern auch mit internem Verwaltungs- und Vertragsmaterial unterstützt. — Vgl. ferner Herm. Aichele, Wohnungsbau und Geldbeschaffung in Württemberg. Stuttgart 1929. — Breitmeyer, Der Aufbau des nachstelligen Realkredits für Wohnungsbauten. Deutsches Wohnungsarchiv. 4. Jahrg. 1929. H. 8.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

von der früheren staatlichen Baudarlehens- und Baustoffverwaltung beim Ministerium des Innern erwachsenen Vermögensrechte (3 Millionen RM) und Verpflichtungen übernommen. Ihre eigentliche erste Aufgabe, gemeinsam mit den Gemeinden Bürgschaft für von dritter Seite gegebenes Baukapitaldarlehen zu leisten, ist aus anfänglichem Mangel an genügend Eigenkapital (dieses betrug zunächst nur 3 Millionen RM, ist inzwischen aber bis auf 60 Millionen RM erhöht worden) praktisch nicht sehr bedeutsam geworden.

Dagegen hat die Anstalt infolge der Überlassung der gewerblichen Wohnungsbauabgabe von 1924 und des Gebäudeentschuldungssteueraufkommens (von etwa jährlich 13—14 Millionen RM) an sie die unmittelbare Gewährung von Baudarlehen, namentlich von zweitstelligen Hypotheken, in großem Stile ausgebaut. Sie hat dies um so mehr vermocht, als sie die Hauszinssteuermittel durch sehr umsichtige Beschaffung von Leihmitteln, gestützt auf die Bürgschaft des wegen seiner guten Finanzen geschätzten württembergischen Staates, weit zu strecken und zu vermehren weiß. Neben 20 Millionen aus einer langfristigen Staatsanleihe und 5 Millionen von der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte beschaffte sich die Anstalt Gelder von der Landesversicherungsanstalt, von der D.B. u. B.Bk. und Anleihemittel auf dem freien Geldmarkt. Sie gab seit 1926 eigene 7%ige Schuldverschreibungen (9,5 Millionen RM), und nachdem ihr im Mai 1928 das Recht zur Pfandbriefausgabe verliehen war, für 32 Millionen RM Pfandbriefe (zu 7—8%) aus. Infolge dieser Mischung der Hauszinssteuermittel mit eigenen Anleihemitteln können die öffentlichen Baudarlehen in Württemberg allerdings nicht so billig wie in anderen Ländern vergeben werden.

Der Zinsfuß für das zweitstellige Darlehen, das zunächst auch als Zwischenkredit — dann zu 6—7½% — vorschußweise gegeben wird, beträgt im allgemeinen 5% und ist mit 1% zu tilgen. Gemeinden und Genossenschaften, die Mietwohnungen statt Eigenheimen bauen, zahlen nur 4%. Besonders Bedürftige, Schwerkriegsbeschädigte, Kinderreiche usw. sogar nur 3%, so daß sie, da ihnen auch die billigen erststelligen Hypotheken der Landesversicherungsanstalt vermittelt werden, ebenso günstig dastehen wie anderswo. Für die übrigen baulustigen Kreise hat sich der höhere Zinsfuß der Anstalt als ein wirksamer Erzieher zu größerer Verantwortlichkeit und Wirtschaftlichkeit im Bauen erwiesen. Das zeigt sich, obgleich die Anstalt sehr hoch beleiht (bis zu 80 und 90% im Vertrauen auf die hälftige Ausfallgarantie, die die Gemeinde, in der gebaut wird, für ihre Baulustigen übernehmen muß), auch darin, daß bei 154,5 Mill. RM Gesamtausleihungen an 32 000 Darlehensnehmer nur 2200 RM Ausfälle an Kapital und Zinsen eingetreten sind und daß die Anstalt kein Grundstück übernehmen mußte.

Die Anstalt ist aber nicht nur ein rühriges und vorsichtiges Beleihungsinstitut, sondern zugleich eine weitblickende Landesanstalt für Wohnungsfürsorge insofern, als sie die Baudarlehen nicht bloß

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nach finanzlichen Gesichtspunkten und den Gemeindewünschen ausgibt, sondern als übergemeindliche Staatsunternehmung die Kreditverteilung über das ganze Land hin nach siedel- und arbeitsmarktpolitischen Gesichtspunkten vornimmt. Dadurch versucht sie die Bautätigkeit und die Bevölkerungsanhäufung im Lande im dezentralisierenden Sinne zu beeinflussen. Weiter bevorzugt die Anstalt bei der Baufinanzierung in den Städten solche Bauherren, die eine billige Altwohnung freimachen können, und stellt billige Darlehen für die Instandsetzung der Altwohnungen zur Verfügung. Auch fördert sie mit Hilfe von Arbeitgeberdarlehen aus der Industrie den Bau von Facharbeitersiedlungen an geeigneten Plätzen und unterstützt sogar durch Hauszinssteuerdarlehen bis zu 6000 RM oder Ausfallbürgschaften die Ansiedlung württembergischer Landleute außerhalb des dichtbewohnten Staates im östlichen Deutschland. An der Landesplanungsorganisation für Württemberg nimmt die Anstalt lebendigen Anteil.

Zur billigeren rationellen Gestaltung des Wohnbaus ist die Anstalt darauf bedacht, die Baudarlehen in stetigem Flusse ohne Leerlaufzeiten zu geben und die Stockungsfristen des Hauszinssteuermittelzuschusses durch die eigenen Mittel zu überdecken. Um den Zufluß von Zwischenkrediten aus den Reichsbaukreditfonds nach Württemberg zu begünstigen, hat die staatliche Anstalt die Verwaltung einer Zweigstelle der privatrechtlichen Aktiengesellschaft „D.B. u. B.Bk. Berlin", an der sie sich beteiligt hat, übernommen. Die Aufnahme von Auslandsanleihen, die der Anstalt allerdings ohne Haftung des Staates genehmigt ist, ist bisher nicht verwirklicht worden.

Das Baustoffgeschäft, das die Anstalt von der ministeriellen Bauabteilung seinerzeit als Erbin übernommen hat, beschränkte sich bald auf den Vertrieb des Schnittholzes aus den staatlichen Forsten zu Preisen, die das Bauen verbilligen konnten, und hat jetzt fast ganz aufgehört.

Die Anstalt beschäftigte 1929 27 Beamte und 29 Privatangestellte. Die persönlichen Unkosten der Anstalt betrugen 220 000 RM, die sächlichen 134 000 RM. Als Reingewinn wurden 108 525 RM übertragen.

Die Anstalt hat bis Ende 1929 rund 45000 Wohnbauten finanzlich gefördert und nicht nur der Wohnungsnot in Württemberg viele Schärfen genommen, sondern auch durch Bevorzugung der Bauvorhaben der fortschrittlich tüchtigeren gemeinnützigen Baugenossenschaften und der Heimstättenbauten des führenden „Schwäbischen Siedlungsvereins E. V." bzw. seiner Tochtergesellschaften auf zweckmäßiges und geschmackvoll einfaches Bauen hingewirkt. Im übrigen aber überwiegen unter den von ihr geförderten Bauvorhaben die der privaten Bauherren (Handwerker, Arbeiter und Angestellten) durchaus.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Doch beherrscht die Anstalt die Wohnbautätigkeit keineswegs monopolistisch. Den 45000 von der Anstalt in den Jahren 1924—1929 geförderten und beeinflußten Wohnbauten stehen 20000 unabhängige Wohnbauten in Württemberg gegenüber. Darunter zahlreiche, die im Wege der kollektiven Selbsthilfe durch die Bausparerbewegung gefördert worden sind, die ja von Wüstenrot in Württemberg ihren Ausgang genommen hat, der aber die Anstalt neutral oder kritisch zusehend gegenübersteht. Nach allem ist die Württembergische Wohnungskreditanstalt viel mehr als eine staatliche Hypotheken- und Baubank; sie ist ein vielseitiger öffentlicher Unternehmungskosmos zur Förderung des gesamten Wohn- und Siedelwesens, und zwar auf solchen Gebieten und in den Richtungen, die vom privaten Kapital nicht gleich gut bedient werden können. Die Anstalt hat selber[51] als die besonderen Vorzüge ihrer „Organisation" folgende Punkte bezeichnet, die hier noch einmal zusammengestellt seien als Kriterien einer zweckmäßigen öffentlichen Unternehmung für die Baufinanzierung:

1. Ausgleichende Verteilung der Darlehen nach volklichen Notwendigkeiten,
2. Sachlichkeit der Verwaltung an Stelle parteipolitischer Einflüsse,
3. finanzpolitische Beweglichkeit durch selbständige Benutzung des privaten Kapitalmarktes neben den Steuermitteln unter Schonung des Althausbesitzes und des allgemeinen Staatskredits,
4. Kreditfähigkeit und Kreditwürdigkeit durch eigene Tüchtigkeit und ansehnliches Eigenkapital neben der Staatshaftung und durch gute Beziehungen zu den Privatbanken,
5. winziger Ausfall im Darlehnsgeschäft,
6. erzieherische Zusammenarbeit mit Gemeinden, Bauvereinen und privaten Baulustigen.

Ob diese Leistungsvorzüge freilich besonders der äußeren „Organisation" der Kreditanstalt und nicht überwiegend dem betriebsamen und weitblickenden Geiste, der die trotz ihrer Staatlichkeit genügend elastische Organisation der W.W.K.A. mit tatkräftigem Leben erfüllt, und der Ausbildung eines tüchtigen Beamtenstabs für die kaufmännischen und technischen Zwecke des Unternehmens zu danken sind, ist eine sehr berechtigte Frage. Wenn der Minister Loucheur die Orga-

[51] Jahresbericht 1928. S. 4.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nisation der Württembergischen Wohnungskreditanstalt als ungefähres Muster für eine Caisse d'habitation für Frankreich benutzen will, braucht die Wirksamkeit durchaus nicht die gleiche zu sein. Es kommt auf die Größe des Operationskreises und auf die Artung der Beamten und des Volkes an, welche Organisation die zweckmäßigste ist. Daß das Deutsche Reich und Preußen für einen großen Teil der Funktionen, die die Württembergische Anstalt erfüllt, andere Organisationsformen gewählt haben und daß dort für die übrigen Funktionen wieder abweichend gestaltete öffentliche Unternehmungen Sorge tragen, haben wir bereits gesehen.

Als ein weiterer Typus eines staatlichen Baufinanzierungsunternehmens eigener Art, dem Wesen des kommerziellen Stadtstaates angepaßt, sei noch

die Hamburgische Beleihungskasse für Hypotheken

in ihrer Organisation geschildert.

Sie ist im Kriege als öffentlich-rechtliche Anstalt zur Beleihung erststelliger Hypotheken gegründet worden, um Zahlungsstockungen in dem vom Ausland jäh abgeschnittenen und dadurch empfindlich gestörten Hamburger Wirtschaftsleben zu verhüten. Da diese Aufgabe bald erledigt war, wurde das leer gewordene Gehäuse dieses Instituts für die Organisation der öffentlichen Wohnbaufinanzierung benutzt. Als eine selbständige Körperschaft des öffentlichen Rechts bewirtschaftet sie unabhängig die ihr zur Verwaltung anvertrauten öffentlichen Mittel. Ihr Etat erscheint nicht im Hamburgischen Staatshaushaltsplan. Das Rechnungsamt des Staates prüft aber die Abrechnungen der B.K., die außerdem seit dem 1. Januar 1930 die Prüfung des Geschäftsganges, der Buchhaltung und Kassenführung durch die Deutsche Warentreuhand A.-G. vornehmen läßt und nach deren Vorschlägen ihre kameralistische Buchhaltung auf die kaufmännische Buchhaltung umgestellt hat. Die Leitung, die früher anfänglich in den Händen zweier Senatoren und eines Beirats von Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer und der Architektenschaft lag, zu dem seit 1927 auch Vertreter der politischen Parteien zugezogen wurden, ist neuerdings abgeändert worden, derart, daß drei Geschäftsführer bestellt wurden, die der vielköpfige Vorstand wählt. Der Vorstand stellt in Wirklichkeit einen Aufsichtsrat dar, in den der Senat zwei Senatoren, die Finanzdeputation ein Mitglied, die Bürgerschaft sieben Mitglieder aus allen Parteien und der Wirtschaftsrat je einen Vertreter der Arbeitgeber und der Arbeiter entsendet. Der Vorstand leistet seine Arbeit in drei Ausschüssen, von denen die Auswahlkommission mit acht Mitgliedern aus allen politischen Richtungen und Wohnbauinteressengruppen die entscheidende Bedeutung hat; denn sie trifft die Auslese unter der Riesenzahl der zur Beleihung eingereichten Bauvorhaben,

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die von der Geschäftsführung der B.K. und ihren 27 Angestellten und in kleinen technischen Kommissionen auf Kosten und Rentabilität vorgeprüft worden sind. Ein Beirat von 15 Vertretern aller Interessengruppen der Bau- und Wohnungswirtschaft, ferner des Wohnungsamtes und der Baubehörden dient dem Meinungsaustausch über die jeweiligen dringlichsten Wünsche und Möglichkeiten der Wohnungs- und Baupolitik, die bei der Baufinanzierung beachtet werden sollen.

Die B.K., die anfänglich die Mittel des staatlichen Wohnungsbaufonds verteilte, betreibt seit 1924 die Finanzierung mit Hauszinssteuerhypotheken, für die, da Staat und Stadt zusammenfallen, ein relativ größerer Anteil des Steueraufkommens als sonst in Großstädten zur Verfügung steht. Zum Ausgleich der verschiedenen Interessen ist ein Verteilungsschlüssel für die Hauszinssteuerhypotheken parlamentarisch vereinbart: ein Drittel sollen die neuen Wohnungsbaugesellschaften der großen gewerkschaftlichen Organisationen („Typ Ehrenteit", nach dem parlamentarischen Antragsteller genannt) erhalten, ein Drittel die 20 gemeinnützigen Baugesellschaften sogenannten alten Stils, die nach gründlicher Durchsiebung der rund 100 gemeinnützigen Baugesellschaften Hamburgs als wirklich gemeinnützig übrig geblieben sind, und ein Drittel die privaten Einzelbauherren und baugewerblichen Unternehmen. Da jedoch die gemeinnützigen Gesellschaften aus Mangel an neuverfügbarem Eigenkapital ihr Drittel nicht mehr voll in Anspruch nehmen, fallen den privaten und gewerbsmäßigen Bauherren, von denen immer übermäßig viel Anträge vorliegen, größere Anteile an den jährlich etwa 40—60 Millionen RM betragenden Hauszinssteuerhypotheken zu. Voraussetzung für die Beleihung ist, daß der Bau von Klein- und Mittelwohnungen innerhalb bestimmter baulicher Richtlinien erfolgt, daß die erste Hypothek bis zu 45% sicher zu vernünftigen Bedingungen zugesagt ist und daß ein ganz genauer, durch Submissionen erzielter niedriger Kostenanschlag vorliegt, den die Kasse fachmännisch ebenso wie die Grundstückspreise durchprüft.

Durch die scharfen Entscheidungen der unparteiischen Auswahlkommission hat die Kasse die Gesamtbaukosten in dem teuren Hamburg niedriger als in manchen anderen deutschen Großstädten halten können. Die einzelne Beleihungssumme richtet sich nicht nur nach den vorhandenen Mitteln, sondern auch nach der damit zu ermöglichenden Niedrighaltung der Mieten. Die Höhe der Beihilfedarlehen beträgt in den meisten Fällen 45% der Gesamtbaukosten, nur in einem Fünftel der Fälle war sie bisher 40% oder niedriger. Über alle mit 45% bedachten Wohnungen hat das Wohnungsamt bedingungsloses Verfügungsrecht, die niedriger subventionierten Wohnungen kann der Bauherr frei vermieten an Wohnungsberechtigte, die das Wohnungsamt zugelassen hat.

Um die Mieten so erträglich zu machen, wie das Wohnungsamt es nach seinen Erfahrungen mit den Wohnungssuchern für nötig hält, gewährt die B.K. auch Zinszuschüsse zu ersten Hypotheken oder gibt Bürgschaften und Ausfallgarantien, um zu günstigerem Zinsfuß zu verhelfen. Durch das

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

freundschaftliche Zusammenwirken mit den Sparkassen, den Sozialversicherungsanstalten und mit der gewerkschaftlich-genossenschaftlichen Volksfürsorge erleichtert die Kasse indirekt die erststellige Beleihung.

Ferner arbeitet die Beleihkasse organisch mit einem zweiten eigenartigen Hamburger Baufinanzierungsinstitut zusammen, der „Hamburgischen Baukasse", die unter Mitwirkung des Staates (zwei Senatoren im Aufsichtsrat und ein Staatskommissar mit Vetorecht) von zwei D-Banken und zwei großen Privatbankhäusern in Form einer gemeinnützigen Aktiengesellschaft (500000 RM Kapital) 1927 gegründet worden ist, um günstiges Auslandskapital für erststellige Neubauhypotheken zu beschaffen (1928: 25 Millionen RM).

Die Beleihkasse stellt ihre gesamten technischen Vorprüfungs- und Auslesearbeiten der Baukasse als Unterlagen zur Verfügung, so daß diese mit winzigen Unkosten zu arbeiten vermag und schon Hypotheken zu 7¾ bis 8¼% auszahlen konnte, für die die Beleihkasse bürgt. Zur Deckung der Bürgschaftsverpflichtung hat die Beleihungskasse aus den Tilgungs- und Zinsrückflüssen der Hauszinssteuerhypotheken einen Rücklagefonds geschaffen, der zum Sparkassenzinsfuß beim Althausbesitz angelegt wird, um diesem die Instandhaltung der Altwohnungen zu erleichtern. Zwischenkredite gewährt die Kasse nicht aus eigenen Mitteln, sondern vermittelt sie aus dem Reichszwischenkreditfonds.

Mit allen Methoden sucht die Beleihkasse die zu fördernden Baulustigen anzuspornen, nicht nur nach den niedrigsten technischen Baukosten zu trachten, sondern auch die Finanzierung durch private Beziehungen zum in- und ausländischen Kapitalmarkt möglichst zu verbilligen.

In dieser Richtung zielt auch das von der Kasse angeregte Verfahren, daß der Staat die Wertzuwachssteuer bei denjenigen Steuerpflichtigen nicht einkassiert, die den Steuerbetrag dem Wohnungsbau zuführen und dadurch die Baufinanzierung der B.K. entlasten. Infolge der rückläufigen Finanzlage will allerdings das Finanzressort des Staates den Einnahmeausfall von der B.K. ersetzt erhalten.

Der mehr kaufmännisch als bürokratisch aufgezogene elastische Betrieb der B.K., der bei 120000 RM Gehältern und Miete (ohne die leitenden Beamten) nur 2‰ der jährlichen Darlehensauszahlungen ausmacht — gegenüber 1,18% Unkosten bei der Württembergischen Wohnungskreditanstalt (die allerdings noch weitergehende Funktionen und ein ausgedehntes, vielgestaltiges Land zu betreuen hat) —, hat seine Jahresleistungen von je 7—10000 Wohnungsbauförderungen insofern erfolgreich abgewickelt, als die beliehenen Wohnungen sich rasch vermieteten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Trotz oder wegen der methodischen Entfesselung möglichst scharfer Leistungskonkurrenz unter den Baubewerbern haben die Vertreter der politischen Gesinnungsparteien in den Kommissionen der B.K. bisher glatt mit der amtlichen Leitung zusammengearbeitet. Nicht durch die Hamburger Organisation, wohl aber durch ihr Arbeitsverfahren ist eine ausreichende Entpolitisierung der öffentlichen Wohnbaufinanzierung erzielt worden, während anderswo die Vergebung der öffentlichen Darlehen vielfach daran krankt.

Da nach den Beleihungsverträgen mit den Wohnbauorganisationen „Typ Ehrenteil" der Hamburgische Staat jederzeit berechtigt ist, deren Wohnungen zum Einstandspreise zu übernehmen, muß der Staat, obwohl er bisher davon noch kaum Gebrauch gemacht hat, auf die Möglichkeit der Verwaltung staatseigener Wohnungen in größerem Umfange gerüstet sein. Da der Staat aus der Inflationszeit her schon größere, von ihm selbst gebaute Wohnblöcke und eine Siedlung zu eigen besitzt, hat er 1928 für die Verwaltung des staatseigenen Wohnbesitzes eine besondere staatliche Wohnungsverwaltungsgesellschaft m. b. H. errichtet, die alle Rechte und Obliegenheiten eines Hausbesitzers für etwa 1280 Wohnungen besitzt, während der Staat nur das Eigentum an den Häusern behalten hat. Vom Gesellschaftskapital von 20000 RM, das nur zu 25% bar einzuzahlen ist, übernahm der Staat direkt 19 Anteile, während einen Anteil ein vom Staat als zweiter Gesellschafter delegierter Regierungsdirektor zeichnete.

Die Baufinanzierung, die in der etwas über eine Million Köpfe zählenden Hansestadt Hamburg durch die staatliche Beleihungskasse im Sinne einer zentralen Direktionsstelle für die gemeinnützige Wohnbautätigkeit betrieben wird, ist in der Viermillionenstadt Großberlin der

Wohnungsfürsorgegesellschaft Berlin m. b. H.

übertragen. Sie stellt wiederum ein völlig anderes organisatorisches Gebilde dar, obgleich sie in der Hauptsache dieselben Funktionen wie die Hamburgische Kasse hat neben einigen damit sachlich verbundenen Sonderaufgaben, die in Hamburg von anderen Stellen[52], teils von Behörden, teils rein von Privaten (Baumaterialbeschaffung) erfüllt werden. Die spezifischen Aufgaben einer „Wohnungsfürsorgegesellschaft", wie sie die im „Reichsverband der W.F.G." vereinigten provinzlichen Gesellschaften vorhaben (dem die W.F.G. Berlin be-

[52] So bewirtschaftet in Hamburg die staatliche Finanzdeputation den staatseigenen Boden auch für Wohnbauzwecke und gibt nach ihrem Ermessen und ihren Preisen Bauland ab.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zeichnenderweise nicht angehört, mit dem sie sogar gelegentlich gereizte Auseinandersetzungen hat), erfüllt die W.F.G. Berlin nicht, und sie kann sie angesichts der übergroßen Verhältnisse Berlins kaum erfüllen, nämlich die Aufgabe, im Sinne des Preußischen Wohnungsgesetzes von 1928 Artikel VIII eine ins einzelne gehende finanzliche und vor allem bautechnische Beratung und Betreuung der einzelnen Baulustigen und ihrer Bauvorhaben zu pflegen.

Die W.F.G. Berlin mag solche Aufgabe ursprünglich beabsichtigt haben, zumal sie 1924 als Nachfolgerin der „Märkischen Heimstätte", Siedlungsbank für Groß-Berlin und Brandenburg G. m. b. H. in Berlin, gegründet worden ist, die gleichzeitig für den Bereich der Stadt Berlin und die Provinz die Obliegenheiten einer staatlichen W.F.G. versah, sich aber 1924 auflöste, weil Weltstadt und Provinz getrennte und anders geartete Organisationen erforderten. Während für die Provinz die vom Provinzialverband errichtete Siedlungsgesellschaft Brandenburg m. b. H. die Wohn- und Siedelfürsorgeaufgaben übernahm, beschlossen Magistrat und Stadtverordnetenversammlung für die Stadt Berlin Anfang 1924 die Errichtung der besonderen W.F.G. m. b. H., die am 28. April 1924 in das amtsgerichtliche Handelsregister mit einem Gründungskapital von 322000 RM und den beiden Gesellschaftern, Stadt Berlin (321000 RM) und Preußischer Staat (1000 RM), eingetragen wurde. Die Geschäftsführung wurde einem Magistratsbaurat, einem Stadtamtmann und einem Juristen übertragen, die nach den Weisungen eines achtköpfigen Arbeitsausschusses zu wirken hatten. Der Arbeitsausschuß setzte sich aus Stadträten und Stadtverordneten zusammen. Diese bildeten zugleich mit zwei anderen Stadträten den Aufsichtsrat für die Stadt Berlin, dem außerdem für den preußischen Staat drei Ministerialräte angehörten[53].

Als Aufgabe der G. m. b. H. wurde festgelegt: „Gegenstand der G. ist die Förderung des Wohnbaus und Siedelwesens der Stadt Berlin", jedoch unter ausdrücklichem Ausschluß eigener Bautätigkeit. Die G. verfolgt gemeinnützige Zwecke, unbeschadet einer Geschäftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen. Die Verzinsung des Kapitals ist auf 5% beschränkt. Zuwendungen von Vorteilen an die Gesellschafter sind ausgeschlossen.

Ihre Anteile am Gesellschaftsvermögen brachte die Stadt Berlin, die ihren bescheidenen Baranteil von 1000 RM bald an einen neuen Gesellschafter, die Landesversicherungsanstalt Berlin, abtrat, im übrigen (320000 RM) völlig in Baustoffen ein, die aus den Vorräten des städtischen Siedelamtes stammten, dessen Aufgaben die W.F.G. zum Teil neben der Baustoffabteilung übernahm. Durch dieses Baustoffgeschäft, daß die W.F.G. im ersten Geschäftsjahre mit

[53] Geschäftsbericht der W.F.G. Berlin für das Jahr 1924.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

125% (!) Reingewinn betreiben konnte, und durch die in den ersten Jahren sehr einträglichen Grundstücksgeschäfte, in denen die W.F.G. laut Geschäftsberichts 1924 „ihre flüssigen Betriebsmittel vorübergehend" anlegte (mit 890000 RM Nutzen im Jahre 1924!), ist sie anscheinend stark neben ihrer Hauptaufgabe, der Wohnbaufinanzierung, in Anspruch genommen worden. Die spezifischen Aufgaben der Wohnungsfürsorgegesellschaften, die die „Beratungsstelle" der W.F.G.B. im Zusammenwirken mit dem Stadtbauamt und den Bauberatungsstellen bei den Bezirksämtern pflegen sollte, sind sehr bald mehr und mehr dahinter zurückgetreten. Der Geschäftsbericht 1926 erwähnt die Beratungsstelle nur noch mit einer Zeile. Und bald ist die Zahl der zu prüfenden Bauvorhaben der W.F.G. derart über den Kopf gewachsen, daß von einer spezifischen technischen Betreuung nicht mehr die Rede sein konnte. Die W.F.G.B. entwickelte sich zur fast ausschließlichen Wohnbaufinanzierungsstelle, die alle der Stadt zur Verfügung stehenden Wohnbaumittel zu vergeben hat. Freilich erwiesen diese sich von Jahr zu Jahr als immer weniger ausreichend.

Die für die Finanzierung der Bauten zur Verfügung stehenden Hauszinssteuermittel gestatteten, da Preußen für den staatlichen Ausgleichsfonds einen ständig wachsenden Anteil einzog, die Gewährung wirksam verbilligter Bauhypotheken nur in beschränkter Zahl. Sie mußten darum durch Zusatzhypotheken aus städtischen Sondermitteln und durch Mietsenkungszuschüsse aus verschiedenen Fonds und durch Arbeitgeberzuschüsse ergänzt werden. Die Verteilung und Vermittlung der zur Erzielung erträglicher Mieten notwendigen nachstelligen Leih- und Zuschußbeträge ist ein arbeits- und verhandlungsreiches Geschäft der W.F.G. Sie benutzt ferner zur Vermittlung der ersten Hypotheken ihre engen Beziehungen zum Berliner Pfandbriefamt, zur Städtischen Sparkasse, zur Stadtschaft der Provinz Brandenburg, zur Preußischen Pfandbriefanstalt, zur Landesversicherungsanstalt und zur Reichsversicherungsanstalt. Für die indirekte Förderung der Beschaffung zweitstelliger Hypotheken auf privatem Wege ist dem Arbeitsausschuß der W.F.G. 1927 ein besonderer Ausschuß der Stadtverwaltung zur Seite gestellt worden, der die Bewilligungen von Bürgschaften und Zinsverbilligungszuschüssen von Fall zu Fall entscheiden soll. Endlich hat sich auf Anregung der W.F.G. ein Finanzkonsortium unter Führung der Deutschen Giro-Zentrale gebildet, das vor allem Zwischenkredite zu bindenden Sätzen für den Berliner Wohnbau bereitstellen soll.

Die vielgestaltigen Bemühungen der W.F.G. haben nicht hindern können, daß das Mißverhältnis zwischen den seit Jahr und Tag auf Beleihung wartenden Bauvorhaben so groß wurde (60000 unerledigte

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Anträge 1927), daß eine mehrjährige, nur vorübergehend unterbrochene Antragssperre von der W.F.G. verhängt werden mußte, um die vorliegenden Anträge aufzuarbeiten und zugleich das Vergebungsverfahren nach den Gesichtspunkten vereinfachter und verschärfter Selbstauslese zu verbessern. Da inzwischen auch das kritische Verhältnis der Stadt zu dem Preußischen Staat wegen der übermäßigen Kürzung des Berliner Hauszinssteueraufkommens zugunsten des staatlichen Ausgleichsfonds zu solcher Spannung geführt hatte, daß der Staat seine Vertreter aus dem Aufsichtsrat der W.F.G.B. zurückzog und auf seinen 1000-RM-Anteil verzichtete, wurde auch 1928 eine Neuorganisation der Verwaltung der W.F.G.B. vorgenommen.

Dem Wunsche des Preußischen Volkswohlfahrtsministeriums, den Namen „Wohnungsfürsorgegesellschaft" mit Rücksicht auf den Gegensatz im Charakter des Berliner Geschäfts zu dem der provinzlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften abzuändern, wurde jedoch nicht stattgegeben[54] mit der Begründung, daß die W.F.G. Berlin sich zwar von den provinzlichen Namensschwestern in manchem unterscheide, aber doch dem Wohnungsbau weit größere Dienste als eine bloße Hauszinssteuerverteilungsstelle leiste, nämlich Aufstellung eines großen jährlichen Bauprogramms, allgemeine Finanzierung (weit über die Hauszinssteuerdarlehensspitze hinaus), technische Betreuung bei der Planung und Durchführung des großen Programms, z. B. durch Ausbildung neuer Wohntypen, Kontrolle der Wirtschaftlichkeit im Bauwesen, Überwachung der Wohnungsmieten, und endlich die beträchtliche Betätigung auf dem Grundstücksmarkt zur Bekämpfung des Baulandwuchers.

Die Neuorganisation der Verwaltung erfüllte den Wunsch der städtischen Körperschaften, d. h. besonders der politischen Parteien der Stadtverordnetenversammlung, einen noch stärkeren Einfluß auf die Verwaltung der Gesellschaft als bisher durch wesentliche Erweiterung des Aufsichtsrates zu gewinnen.

Seither sind fünf Magistratsvertreter und 17 Stadtverordnetenvertreter (und ebensoviel Stellvertreter) im Aufsichtsrat, der zur Kontrolle und Unterstützung der dreiköpfigen Geschäftsführung (ein Baurat, ein Kaufmann, ein Jurist) einen siebengliederigen Arbeitsausschuß bestellt hat, dem nun die endgültige Beschlußfassung der Vergebung der Hauszinssteuerhypotheken und Arbeitgeberdarlehen übertragen ist, während die Direktion beratende Stimme hat und nur über Anträge von Einzelsiedlern (Projekt bis zu vier Wohnungen) selbständig entscheiden darf, und ferner die Kontrolle des Grundstückskaufs der sechs städtischen Wohnbaugesellschaften. Das neue Zuteilungsverfahren, das die Auswahl vereinfachen und zugleich

[54] Geschäftsbericht 1928. S. 12.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der Gesellschaft eine wirksamer vorgreifende Beeinflussung der Bodenpreise, Baukosten und damit auch der Mieten sichern soll, will das in Hamburg bewährte Prinzip des Tüchtigkeits- und Billigkeitswettbewerbs unter den Antragstellern in gewissem Umfange verwirklichen. Es sind eine Reihe von Leistungskriterien für den Wettbewerb der Baulustigen aufgestellt worden: Preiswerteste Miete, niedrigster Grundstückspreis, gesicherte Finanzierung, Zuverlässigkeit des Bauherrn usw. Nach einer allgemeinen Vorprüfung der formalen und rechtlichen Unterlagen werden erst für die Hauptprüfung die technisch ausgearbeiteten Projekte von den ausgewählten Bewerbern eingefordert. Dann entscheidet der Arbeitsausschuß nach den vorgelegten Listen in zwei Lesungen vorläufig, bis dann endlich im dritten Teil des Verfahrens, dem Bewilligungsverfahren, die Geschäftsführung nach genauer Prüfung der Mieten und der Rentabilitätsrechnung und der gesicherten erststelligen Finanzierung die Zuschläge erteilt. Hinsichtlich der städtebaulich-architektonischen Seiten der Projekte wirkt ein privater Architektenausschuß gutachtlich mit.

Die Neuorganisation und das neue Verfahren begegnen, abgesehen von den Kreisen jener bevorzugten „bewährten gemeinnützigen Bauvereinigungen", die regelmäßig städtische Zusatzhypotheken von jeher bekommen und im voraus durch Rahmenbescheid bestimmte Kreditkontingente zugesichert erhalten, die ihnen ein bequemes, langfristiges Disponieren gestatten, bei den übrigen Bauunternehmern vielfacher Kritik nicht bloß deshalb, weil sie nie im voraus wissen, ob sie „das große Los" der Auswahl und der Bewilligung ziehen, also die Projektausarbeitung und Vorfinanzierung ins Ungewisse vornehmen müssen, sondern auch weil sie das ganze Auswahlverfahren trotz der aufgestellten sachlichen Auswahlnormen immer noch für stark politisiert ansehen. Die W.F.G., die als „eine rein kaufmännische Mittelstelle, unbeschadet eines engen Zusammenhanges mit den behördlichen Stellen selbständig und mit eigener Initiative arbeiten" sollte (Jahresbericht 1924), „arbeitet nur scheinbar privatkapitalistisch. In Wirklichkeit besteht keine unabhängige Geschäftsführung von Fachleuten bei dieser Gesellschaft, sondern sie ist abhängig von dem jeweiligen Parteiensystem und den verschiedenen politischen und sozialpolitischen Strömungen innerhalb der Stadtverwaltung und der Stadtverordnetenversammlung". So und ähnlich äußerten sich im Enqueteausschuß mehrere führende Bauunternehmer Berlins[55].

---

[55] Verhandlungen und Berichte des Unterausschusses für Gewerbe: Handel, Industrie und Handwerk (III. Unterausschuß): Der deutsche Wohnbau. S. 435, 439, 445.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die W.F.G. beschäftigte Ende 1929 außer den drei Direktoren 191 kaufmännische und technische Angestellte und 9 Arbeiter gegen Zahlung von 1007546 RM Gehältern und Löhnen. Die sächlichen Verwaltungskosten (ohne Abschreibungen) erforderten 180240 RM. Von den persönlichen und sächlichen Ausgaben entfielen 96380 + 22464 RM auf die Verwaltung der Grundstücks- und der Baustoffabteilung (14 Angestellte und Arbeiter). Im Geschäftsjahr 1929 bewirtschaftete die Gesellschaft 127 Millionen neuer Hauszinssteuermittel einschließlich Rückflüssen, ferner Zugänge auf Hauszinssteuerfonds, staatliche Fürsorgefonds und städtische Wohnbaufonds, Kriegsblindenfonds und Arbeitgeberdarlehen und Darlehen aus den Mitteln der Erwerbslosenfürsorge, insgesamt 36 Millionen RM. Bis Ende 1929 waren 527 Millionen RM Hauszinssteuerhypotheken und 91 Millionen RM Baugelder von der W.F.G. vergeben. Im Baustoffgeschäft „verdoppelte sich nahezu der Umsatz" (1929), der im Jahre 1928 3,5 Mill. RM bei Bauholz, Steinen und Bindemitteln betragen hatte. Der Bruttogewinn war 232000 RM. Im Grundstücksbestandbuch, das am 31. März 1929 1335560 qm umfaßte, gab es nur 66108 qm Zugang und 40070 qm Abgang mit insgesamt 12149 RM Gewinnen; 21 von der Stadt 1928 und 1929 übernommene Häuser (im Buchwerte von 18 Millionen RM) hat die W.F.G. an städtische Baugesellschaften verpachtet, um sie nicht selbst verwalten zu müssen. Beteiligungen besitzt die W.F.G. an der Bodenaktiengesellschaft Charlottenburg-West (98,3% des Aktienkapitals), an der „Gehag" (Gem. Heimstätten-Spar- und Bau-A.-G.) (5000 RM), an der Preuß. Landespfandbriefanstalt (5000 RM), an der Deutschen Bau- und Bodenbank (40000 RM). Die W.F.G. gibt einen eigenen amtlichen „Wohnungsanzeiger für Hauszinssteuer-Neubauwohnungen" monatlich heraus, in dem jeder Bauherr seine Neuwohnungen von der Rohbauabnahme an veröffentlichen muß. Die W.F.G. schloß ihre Gewinn- und Verlustrechnung 1929 mit einem Überschuß von 9,2 Millionen RM zugunsten der Hauszinssteuermittel ab, der dem staatlichen Wohnungsbaufonds gutgeschrieben wurde, und mit einem Überschuß von 899161 RM aus eigenen Mitteln, der dem Gewinnvortrag des Vorjahres (2,3 Millionen RM) zugeschrieben wurde, so daß der W.F.G. Berlin bei einem seit 1924 unveränderten Stammkapital von 322000 RM jetzt 3,5 Millionen RM Eigenmittel zur Verfügung stehen.

Eine genauere Durchsicht der Bilanzen zeigt erst recht deutlich, wie in der W.F.G. Berlin zwei Funktionen sich mischen, wie sie auf der einen Seite ein Institut zur Erfüllung pflicht-, ja zwangsmäßiger gemeindlicher Kreditvermittlungsfunktionen ist, die anderswo von den Gemeindebehörden selber, von ihren Kämmereiverwaltungen oder von den Wohnungsämtern besorgt werden, und wie sie andererseits eine erwerbswirtschaftliche Unternehmung ist, die „mit ihrem Pfunde wuchert", sich bei ihren Geschäften aber auch wieder von wohn- und bodenreformpolitischen Erwägungen mitbestimmen läßt, also ihrer Auf-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gabe, den Kleinwohnbau gemeinnützig zu fördern, mit städtischen und mit eigenen, aus dem Baustoff- und dem Grundstücksgeschäft erworbenen Mitteln zu dienen sucht.

Wir können die Schilderung der übrigen Organisationsformen der öffentlichen Baufinanzierungsstellen hier mangels Raum nicht weiterspinnen, sondern nur betonen, daß neben den alten vorkrieglichen öffentlichen Realkreditanstalten nach dem Kriege besonders die Stadtschaften für erst- und zweitstelligen Hypothekarkredit, die sozialen Versicherungsanstalten, insbesondere die vor dem Kriege noch nicht ausleihende Reichsversicherungsanstalt für Angestellte, und neuerdings die öffentlichen Bausparkassen in Konkurrenz mit den privaten Kollektivbausparunternehmungen eine bemerkenswerte Rolle in der öffentlichen Finanzierung gerade des gemeinnützigen Wohnbaus spielen. So lebt z. B. von den billigen Krediten der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte förmlich eine ganze Anzahl von gemeinnützigen Baugesellschaften, die erst die Wohnungswirtschaft der Nachkriegszeit ins Leben gerufen hat. Eine stärkere finanzliche Beanspruchung der Kreditmittel der Reichsversicherungsanstalt (wie übrigens auch der Landesversicherungsanstalten) durch andere kreditbedürftige Stellen, wie jetzt vor allem durch den Reichsfinanzminister zur Ausbalancierung des Reichshaushaltes, droht für manche Kostgänger der R.V.A. unter den Baugesellschaften zu einer Gefahr für den Fortgang ihrer Geschäfte, ja bei starken „Vorgriffen" auf die erhofften wie sonst üblichen Kredite zu einer Existenzbedrohung zu werden. Die Bezeichnung als „Trabantenunternehmung der öffentlichen Hand" trifft also auch hier, je nach dem Grade der starken finanzlichen Abhängigkeiten, teilweise zu.

Bei der Betrachtung maßgeblicher Organisationstypen der öffentlichen Unternehmungen für die Wohnbaufinanzierung sind wir unversehens in die Funktionsbereiche der Wohnungsfürsorgegesellschaften geraten, weil die Verstrickung beider Funktionsgruppen in den betrachteten Finanzierungsanstalten und -gesellschaften teilweise bereits sehr stark ist.

Wir wenden uns nun der genaueren Betrachtung des in seiner Art völlig neuen Organisationsgebildes der provinzlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften zu.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die provinzlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften des preußischen Staates.

Die provinzlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften[56] sind Kinder des preußischen Wohnungsgesetzes vom 28. März 1918, in dem der Preußische Staat auf Anregung besonders westfälischer Wohnungsreformer (Althoff und Vormbrock in Münster) seinen Willen zu positiv schöpferischer Wohnungspolitik durch Förderung gemeinnütziger Bauvereinigungen mittels Stammeinlagen des Staats (20 Millionen RM) bekundete. Die Ausführungsbestimmungen vom 17. Mai 1918 bestimmten über Wesen und Wirken dieser „gemeinnützigen Bauvereinigungen mit Staatsbeteiligung" folgendes:

Sie sollten sich die Förderung der Beschaffung gesunder und zweckmäßig eingerichteter Kleinwohnungen zu möglichst billigem Preise zum Ziel setzen und hauptsächlich folgende Aufgaben erfüllen:

1. Technische Förderung des Kleinwohnwesens durch Bearbeitung von Bau- und Siedlungsplänen, durch Ausarbeitung zweckmäßiger Haustypen und einheitlicher Maße und Formen für die Bauzubehörteile (Normung und Typung);
2. Beschaffung und Erschließung von Baugelände; Herstellung und Verwertung von Kleinwohnungen für die minderbemittelte Bevölkerung;
3. Vermittlung gemeinsamer Bezüge von Baustoff usw. und Abschluß von Lieferungen im großen;
4. Gewährung finanzlicher Hilfe an andere gemeinnützige Bauvereinigungen durch Vermittlung von Hypotheken und Zwischenkrediten und durch Vermittlung und Prüfung der an die Preußische Zentralgenossenschaftskasse zu richtenden Anträge auf Übernahme der Staatsbürgschaft (Bürgschaftssicherungsgesetz vom 10. April 1918);
5. Beteiligung an örtlichen gemeinnützigen Bauvereinigungen und an anderen Unternehmungen der Kleinwohnungsfürsorge.

Daneben wurden noch Beschaffung von Hausrat und besonders die Wohnungsfürsorge für kinderreiche Familien sowie der Bau von Kleinhäusern mit Garten- und landwirtschaftlicher Freiflächenbenutzung befürwortet.

Als Gesellschafter sollten neben dem Staat die Provinzen, Kreise und Gemeinden sowie die Landesversicherungsanstalten in erster Linie

[56] Jahresberichte und Denkschriften zahlreicher W.F.G. — Geschäftsberichte des Reichsverbandes der deutschen W.F.G. — Zeitschr. f. Wohnungswesen als Organ des Reichsverbandes der deutschen W.F.G. — Westfäl. Wohnungsblatt (Organ der Westfäl. Heimstätte). — Enquetebericht („Der deutsche Wohnungsbau").

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in Betracht kommen, ferner die örtlichen gemeinnützigen Bauvereinigungen. Die Gemeinnützigkeit dieser gemischtwirtschaftlichen Gesellschaften wurde durch Beschränkung des Geschäftsgewinns auf 5% festgelegt. Mit diesen W.F.G. wollten das preußische Volkswohlfahrts- und das Finanzministerium bewußt ein Gegenstück zu den mit Staatsbeteiligung in allen Provinzen errichteten Gesellschaften für die ländliche Siedlung schaffen, die dem preußischen Landwirtschaftsministerium unterstehen. (In Bayern und Sachsen sind städtische und ländliche Siedelfürsorge organisatorisch nicht deutlich getrennt.)

Die den W.F.G. zugewiesenen Aufgaben wurden bisher einerseits von den Terraingesellschaften, von Grundstücks- und Hypothekenmaklern oder von Privatbankiers, anderseits von Architekten, Bauunternehmern, Baustoffhandlungen in erwerbswirtschaftlichem Sinne erfüllt, in gemeinnützigem Sinne teilweise von Baugenossenschaften, gemeindlichen Auskunftsstellen und wohnreformerischen Vereinen (besonders in Rheinland-Westfalen). Zum Teil aber wurden die Aufgaben früher auch gar nicht oder so schlecht und teuer erfüllt, daß der nur mit geringen Mitteln gesegnete Baulustige, der sich ein gesundes Häuschen im Grünen schaffen wollte, meist erst durch Schaden klug wurde und daß oft unzweckmäßig und geschmackwidrig gebaut wurde. Hier sollten nun die W.F.G. durch ihr beratendes und betreuendes, aber auch positiv helfendes, materiell eingreifendes Wirken Wandel schaffen. Sie waren als kapitalkräftige Gesellschaften ohne Zwangsbefugnisse gedacht, die sich selbst erhalten und ihre Leistungen bezahlen lassen sollten. Aber in ihrem Doppelcharakter sollte doch die staatsorientierte, wohnungspolitische Pionier- und Reformunternehmung vor der erwerbswirtschaftlichen Konkurrenz- und Ertragsunternehmung voranstehen. In einem Erlaß des preußischen Wohlfahrtsministers vom 29. März 1928 ist das wieder allen Beteiligten scharf ins Bewußtsein zurückgerufen worden:

„Die W.F.G. sind nicht etwa private Bauunternehmungen oder Architektenfirmen, wie anscheinend noch immer von einigen Stellen angenommen wird. Sie sind vielmehr als die wirtschaftlichen Werkzeuge zur Förderung und Durchsetzung der staatlichen Wohnungsreformpolitik anzusehen."[57]

---

[57] Abgedruckt und kommentiert in: Heimstättenarbeit in Westfalen 1918 bis 1928. Düsseldorf 1928. S. 68.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die 13 W.F.G., die von 1918 bis 1928 in allen preußischen Provinzen durchweg als G. m. b. H. errichtet worden sind und meist den Namen „Heimstätte" tragen, verfügen über ein Stammkapital von 65 Millionen RM, von denen Anfang 1929 45,7 Mill. RM gezeichnet waren. 22,7 Mill. RM der gezeichneten Anteile (heute je die Hälfte bei jeder W.F.G. — zu Anfang nur ein Drittel) entfallen auf den Preußischen Staat, 8,2 Mill. RM auf die einzelnen Provinzialverbände, 2,17 Mill. RM auf die Landesversicherungsanstalten, 1,4 Mill. RM auf die Landesbankgirozentralen, 6,6 Mill. RM auf Kommunalverbände, 2,3 Mill. RM auf gemeinnützige Bauvereinigungen und 2,45 Mill. RM auf sonstige Gesellschafter, Arbeitgeber aus Industrie und Handel, Architekten, Baugeschäfte und Privatpersonen. Die Reserven der 13 W.F.G. betrugen 1929 rund 3⅓ Mill. RM. Die kapitalstärkste W.F.G. ist die „Westfälische Heimstätte" G. m. b. H. in Dortmund mit 7,24 Mill. RM gezeichnetem Kapital (inzwischen auf 10,2 Mill. RM erhöht), zugleich mit der „Rheinischen W.F.G." in Düsseldorf die älteste W.F.G. (1918 gegründet), und die größte im Hinblick auf ihre Förderungsleistungen (26916 Wohnungen betreut bis Ende 1928). Die kleinste W.F.G. ist die „Heimstätte Grenzmark" (1922 gegründet) mit 1,2 Mill. RM Kapital und 5555 betreuten Wohnungen (1928). Die jüngste W.F.G. ist die „W.F.G. für Oberschlesien" (1925 gegründet) mit 6,7 Millionen RM eingezahltem Kapital und 15077 Wohnungen.

Neben diesen 13 preußischen W.F.G. sind außerhalb Preußens folgende mehr oder weniger wesensverwandte Organisationen zu nennen: Die Landessiedlungsgesellschaft „Sächsisches Heim" G. m. b. H. in Dresden (1917 gegründet) mit 4 Mill. RM Kapital; die Bayerische Siedlungs- und Landbank in München (1917), 1,1 Mill. RM; der Pfälzische Wohnungsbauverband G. m. b. H. in Speyer (0,04 Mill. RM); die Thüringische Heimstätten G. m. b. H. in Weimar (0,5 Mill. RM, jüngst von der „Dewog" [s. u.] als Weimarer Tochtergesellschaft übernommen); die W.F.G. für Hessen m. b. H. (0,5 Mill. RM); die gemeinnützige Siedlungsgesellschaft Oldenburg m. b. H. (0,25 Mill. RM); die Württembergische Wohnungskreditanstalt in Stuttgart; der Schwäbische Siedlungsverein E. V. in Stuttgart. Die verschiedenen Länder waren an den Kapitalien dieser außerpreußischen W.F.G. (abgesehen von der ganz staatlichen Württembergischen Wohnungskreditanstalt) in Höhe von 6 Mill. RM nur mit 2⅔ Mill. RM beteiligt. Daneben waren die Kommunalverbände relativ stark vertreten, nämlich mit 1,45 Mill. RM.

Alle diese W.F.G. sind im Reichsverband der W.F.G. (Berlin) zusammengeschlossen, der außer ihnen noch die Gemeinnützige Aktiengesellschaft für Angestellten-Heimstätten (Gagfah Berlin, gegr. 1918), die Deutsche W.F.G. für Arbeiter, Angestellte und Beamte A.-G. (Dewog), Berlin 1924, eine Gründung der freien Gewerkschaften und der Volksfürsorge, Deutscher Heimbau, Gem. A.-G., Berlin-Lichtenberg, die Deutsche Bau- und Bodenbank A.-G. Berlin und die Deutsche Wohnstätten-Hypothekenbank A.-G. Berlin umfaßt. Die vielen rein örtlichen oder städtischen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

W.F.G., die eine völlig andere Organisationsform und andere Funktionen haben und vielfach nur als privatrechtliche Wirtschaftsgesellschaften eingekleidete Baufondsverwaltungen einer Gemeinde darstellen, gehören nicht zum Reichsverband der W.F.G.

Die 13 preußischen W.F.G., für die eine einigermaßen vergleichbare Berichterstattung allein möglich ist, sind an zahlreichen bau- und wohnwirtschaftlichen gemeinnützigen Gesellschaften beteiligt oder haben Tochtergesellschaften in Form der G. m. b. H. oder der E. G. m. b. H., oft im Zusammenwirken mit Gemeinden und Gemeindeverbänden, in großer Zahl ins Leben gerufen, um auf diese Weise aktive örtliche Träger des gemeinnützigen Kleinwohnbaus zu schaffen oder zu stärken, oder, wie die Kritiker der W.F.G. sagen, um willige Objekte für ihre Betreuungstätigkeit zu gewinnen.

Nach einer Zusammenstellung von Dr. Fürth[58] betrugen die kapitalmäßigen Beteiligungen der 13 W.F.G. 1929 7,9 Mill. RM, zu denen noch 1,3 Mill. RM Betriebskredite an Siedel- oder Baustoffgesellschaften kamen. Einzelne W.F.G. waren an zwei bis drei Dutzend örtlichen oder bezirklichen Siedlungs- und Wohnbaugesellschaften beteiligt. Bei anderen beschränkte sich die Beteiligung vorerst auf einige größere Bau- und Siedelgesellschaften.

Die Betreuungstätigkeit der 13 W.F.G. hat sich bis Ende 1929 auf den Bau von rund 175000 Wohnungen erstreckt, und zwar sind 94314 vollbetreut, d. h. sowohl finanzlich wie technisch, und 81072 teilweise nach der einen oder der anderen Seite betreut worden. Die Betreuung besteht in folgendem:

Die W.F.G. berät und unterstützt den Baulustigen bei Auswahl und Erwerb des Bauplatzes, bei Ordnung des Grundbuches und bei Einreihung des Einzelbauvorhabens in geschlossene Siedlungen. Sie verbessert die Baupläne und Zeichnungen, sofern sie nicht selbst den Entwurf an Hand ihrer Typenpläne mit genormten Bauteilen macht. Sie beschafft das nötige Fremdkapital, die Hauszinssteuerhypothek und sonstige Reichs- und Staatsmittel, die erste Hypothek und, was oft dem Baulustigen am schwersten fällt, den Zwischenkredit für die Bauzeit, gestützt auf ihre engen Verbindungen mit den Spezialbaubanken des Reiches und der Länder, an denen die W.F.G. oft mit Kapital beteiligt ist, und den sonstigen öffentlichen Kreditinstituten. Sie besorgt die polizeiliche Bauerlaubnis und alle Formalitäten. Sie übernimmt die Ausschreibung und Vergebung der Bau-

[58] E. Fürth, Die preußischen W.F.G. In: „Die Wirtschaftskurve" (mit Indexzahlen der „Frankfurter Zeitung"). Frankfurt a. M. 1930. H. 4. S. 389. (Oben an Hand einzelner Geschäftsberichte von mir ergänzt.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

arbeiten, die Auswahl der Baustofflieferfirmen, der Bauunternehmer und Bauhandwerker und gewährleistet diesen die pünktliche Bezahlung ihrer Forderungen. Sie überwacht die sorgfältige Ausführung des Baues bis zur behördlichen Abnahme und schlüsselfertigen Übergabe. Sie bewirkt sämtliche Zahlungen und die endgültige Abrechnung und grundbuchliche Abschlußregelung.

Für diese Betreuungsleistungen, die dem Baulustigen alle Arbeit und jedes Risiko abnehmen und auch die Gewährleistungspflicht der W.F.G. in sich schließen, nämlich, daß der Bau pünktlich und einwandsfrei fertiggestellt wird, daß die Bauhandwerker regelmäßig ohne Verzögerung zu ihrem Gelde kommen und daß die vermittelte Hypothek fristgerecht ausgezahlt wird, fordert die W.F.G. Gebühren etwa in Höhe von 4—6 % der Gestehungskosten, um ihre persönlichen und sachlichen Unkosten zu decken und einen bescheidenen Gewinn zu buchen. Die bloße finanzliche Betreuung ist mit etwa 1½ % abzugelten. Sonstige Einnahmen hat die W.F.G. aus den Zwischenzinsgewinnen, die sich bei der Kapital- und Zwischenkreditvermittlung aus den Provisionen für Vertretung der Preußischen Landespfandbriefanstalt und der Deutschen Bau- und Bodenbank ergeben, aus den Baustoffvermittlungsgeschäften, nachdem das Eigenbaustoffgeschäft und der Betrieb von Sägewerken, Ziegeleien usw. infolge des Protestes der Baustoffhändler fast überall hat eingestellt werden müssen, und aus Grundstücksgeschäften. Die Baustoff- und Grundstücksvermittlungsgeschäfte haben sich allerdings keineswegs immer als einträglich erwiesen, sondern auch Verluste mit sich gebracht, die übrigens auch bei Zwischenkreditgeschäften nicht ausbleiben, wenn diese Kredite — von 1924—1929 wurden über 500 Millionen RM vermittelt — einfrieren und der Betreuungsvertrag die W.F.G. mit festen Zinssätzen zum Stillehalten zwingt. Auch das Betreuungsgeschäft verursacht bei manchen W.F.G., die in einer weitgestreckten Provinz, vorwiegend auf dem platten Lande, mit weit zerstreut liegenden Einzelbauvorhaben zu tun haben, erhebliche Unkosten, die oft wenig Gebührennutzen übrig lassen. Das Gesamtneubauprogramm der 13 W.F.G. umfaßte im Jahre 1929 34884 Wohnungen (ohne die zahllosen, die nur durch Rat und Auskunfterteilung gefördert worden sind).

Unter den betreuten Wohnungen befanden sich 27756 Hauszinssteuerwohnungen, 5379 Landarbeiterwohnungen, die mit Mitteln der werteschaffenden Erwerbslosenfürsorge besonders finanziert wurden, und 1749 sonstige ländliche Kleinsiedlungen. Das Schwergewicht der Betreuungstätig-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

keit liegt durchaus in den Gemeinden unter 20000 Einwohner. Nur ein Sechstel aller betreuten Wohnungen entfiel auf Großstädte (über 100000 Einwohner). Das weitgehend rationalisierte Einfamilienkleinsthaus im Reihenbau wird von den W.F.G. sehr begünstigt, wenn auch die Zahl der betreuten Stockwerkswohnungen noch überwiegt. Die Bauherren waren 1929 zu 54% gemeinnützige Bauvereinigungen, zu 33% Einzelsiedler (darunter 5/6 Landarbeiter), 9% Gemeinden, 4% Sonstige.

Die 13 W.F.G. haben für die Baufinanzierung 1929 rund 183 Millionen RM beschafft, und zwar 78 Millionen RM an ersten Hypotheken, 60 Millionen RM an Hauszinssteuerhypotheken, 25½ an Landarbeiterdarlehen, 6 an Arbeitgeberdarlehen, 1½ aus Kriegsbeschädigtenfonds und 13 Millionen RM aus sonstigen Quellen. Die Kapitalversorgung des Ostens ist den dortigen W.F.G. nur mit Hilfe der Preußischen Landespfandbriefanstalt und der Ostpreußischen Stadtschaft einigermaßen möglich. Die Zwischenfinanzierung aber beansprucht die Finanzkräfte der W.F.G. wie aller mit ihr zusammenarbeitenden Stellen bis aufs äußerste. Das Verhältnis der kurzfristigen fremden Gelder zu den eigenen Mitteln ist in den Bilanzen mancher W.F.G., namentlich des Ostens, schon bedenklich überspannt, da von den rund 100 Millionen RM Zwischenkreditausleihungen, die die Bilanzen Ende 1929 ausweisen, fast die Hälfte auf die ostelbischen Provinzgesellschaften entfällt. Bürgschafts- und Giroverpflichtungen (insgesamt 21 Millionen RM 1929) haben nur die großen west- und mitteldeutschen Heimstätten in stärkerem Umfange übernommen.

Ein konkretes Bild von der äußeren und inneren Organisation und der Organverflechtung einer W.F.G. mit anderen Unternehmungen vermittelt erst das Studium ihrer Tätigkeitsberichte und Bilanzen, obgleich auch diese sich manchmal an den interessanten Stellen „einer lakonischen Kürze befleißigen". Wir greifen aus der großen Reihe die älteste und größte W.F.G. heraus:

Die Westfälische Heimstätte G. m. b. H.[59].

Ihre Organe sind vielgestaltig. Der Aufsichtsrat umfaßt außer dem Vorsitzenden (Geheimrat Althoff, dem früheren Präsidenten der Landesversicherungsanstalt Westfalen) und seinem Stellvertreter 35 ernannte Mitglieder, nämlich: 11 vom Preußischen Staat, 6 vom Provinzial-

[59] Heimstättenarbeit in Westfalen. Münster 1925. — Heimstättenarbeit in Westfalen 1919—1928. Düsseldorf 1928. — Geschäftsberichte. — Bericht des Enqueteausschusses: Der deutsche Wohnbau. S. 91.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

verband Westfalen, 4 von der Landesversicherungsanstalt Westfalen, 2 von der Landesbank der Provinz Westfalen, 1 für die Siedlungsgesellschaft „Rote Erde" G. m. b. H., 1 für die Treuhandstelle für Bergmannswohnstätten, 3 für den Verband westfälischer Baugenossenschaften, 1 für den Westfälischen Wohnungsverein, 1 für die Ruhrknappschaft, je 1 für die Städte Dortmund und Hagen, 1 für die Ruhr-Lippe-Siedlungsgesellschaft m. b. H., 1 für die Siedlungsgesellschaft „Mark" m. b. H. und 1 für die Ravensberger Heimstätten G. m. b. H. Ferner 7 gewählte Mitglieder für die Stadtkreise und kreisangehörigen Städte, für die Landkreise und Landgemeinden und Sonstige. Zu diesen ordentlichen Mitgliedern kommen 35 Stellvertreter. Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte einen siebengliedrigen Arbeitsausschuß und einen dreigliedrigen Prüfungsausschuß eingesetzt. Die Preußischen Minister für Volkswohlfahrt und Finanzen und der Oberpräsident der Provinz Westfalen sind durch 3 Kommissare vertreten. Die Geschäftsführung liegt in den Händen des Generaldirektors Vormbrock und von 7 Direktoren und Prokuristen. Die Hauptgeschäftsstelle ist 1929 von Münster nach Dortmund verlegt worden, weil das Schwergewicht der Betreuungsarbeit (70%) sich in den letzten Jahren in das Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk[60] verschoben hat und in Dortmund Zeit, Kraft und Kosten gespart werden konnten (Verminderung des Personals um 30 Angestellte). Die „Heimstätte" unterhält eine besondere städtebauliche „Westfälische Planungsstelle für Siedlungswesen" in Münster, eine „Westfälische Bauberatungsstelle" in Dortmund, die 1908 vom Westfälischen Wohnungsverein, der Landesversicherungsanstalt und der Kommission für Heimatschutz errichtet und von der Heimstätte übernommen worden ist, und drei Zweigstellen in Münster, Bielefeld und Siegen. Das ins Handelsregister eingetragene Gesellschaftskapital von 10000000 RM ist zur Hälfte vom Staat, zur Hälfte von der Provinz, der Landesbank und der Landesversicherungsanstalt gestellt. Nur geringe Anteile gehören den Gemeinden. Die Rücklagen betrugen 1929 558000 RM. Beteiligt ist die Heimstätte vor allem an der Ruhr-Lippe-Siedlungsgesellschaft und der Ruhrwohnungsbau A.-G.[61].

---

[60] Eine Körperschaft des öffentlichen Rechtes, 1920 durch Gesetz als Zweckverband von 18 Städten und 9 Landkreisen zur Verwaltung aller Angelegenheiten gebildet, die der Förderung der Siedlungstätigkeit in dem 4,2 Mill. Menschen — 900 auf 1 qkm! — umfassenden Verbandsgebiete dienen sollen: Bebauungspläne, Straßenbaufluchtregelung, Verkehrsförderung, Grünflächensicherung, wirtschaftliche Siedelmaßnahmen, Erlaß von Bau- und Wohnungsordnungen.

[61] Die Ruhrwohnungsbau A.-G. ist 1928 gemeinsam von der Westfälischen Heimstätte und der Rheinischen W.F.G. (51% Kapitalbeteiligung) und den führenden Eisen-, Stahl- und Kohlenunternehmungen des Ruhrbezirkes (49%) als gemeinnütziges Unternehmen zur Errichtung billiger Wohnungen in erreichbarer Lage zur Arbeitsstätte gegründet worden, um

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Heimstätte bestreitet das Baufinanzierungsgeschäft, besonders die Gewährung der Zwischenkredite, aus ihren eigenen Mitteln und aus den ihr in ziemlichem Umfange offen eingeräumten oder sonst durch besondere Sicherheiten gedeckten Krediten bei der Landesbank und anderen Geldinstituten, vielfach in Gestalt von Vorschüssen der Hypothekeninstitute (Landespfandbriefanstalt und Sparkassen) auf die einstweilen zurückgestellte Hypothekenabrechnung. Die Heimstätte hat für die Zwischenkredite aus eigenen Mitteln im Jahre 1929 an dem niedrigen Zinssatze von 9½% festgehalten, der lange Zeit unter den üblichen Marktsätzen lag. Sie beschaffte (1929) 8,9 Mill. RM an erststelligen Hypotheken für die betreuten Bauvorhaben, 6,1 Mill. RM an Hauszinssteuermitteln und 31,4 Mill. RM Zwischenkredite, davon 26,2 aus eigenen Mitteln.

Die persönlichen Verwaltungskosten forderten 648742 RM, die sachlichen 352463 RM, die an freie Architekten gezahlten Honorare 179101 RM. Die Betreuungsgebühren ergaben 894603 RM, die Zinsgewinne 660667 RM. Der Reingewinn, der ganz für Rücklagen verwendet wurde, betrug 292416 RM.

Insgesamt betreute die Heimstätte (1929) 4612 bezugsfertige Wohnungen (87 von öffentlichen Körperschaften, 4267 von Bauvereinen und 258 sonstige). Sie machten an dem Reinzugang aller 25891 Neubauwohnungen der Provinz Westfalen und des Bezirkes des Ruhrkohlensiedlungsverbandes 17,8% aus. Die 4612 Wohnungen waren zu ⁷/₈ Flachbauten von 1—2 Stockwerken und entfielen zu rund 40% auf Landkreise. 79,2% waren Wohnungen für Arbeiter, 7,3% für Angestellte, 8,0% für Beamte, 3,6% für freie Berufe und 1,9% für Sonstige. Selber baute die Heimstätte nicht; sie ist aber, wie gesagt, an mehreren Baugesellschaften beteiligt, die als Bauherren auftreten, wenn es sich um Durchführung größerer geschlossener Bauvorhaben handelt. Solche sucht die Heimstätte an Stelle der viel teureren, verzettelten Einzelbauten da und dort zu fördern; ebenso ist sie bemüht, die Verwendung von genormtem und getyptem Material zu begünstigen und

---

die Not an Arbeiterwohnungen zu lindern, nachdem der Werkwohnungseigenbau infolge des grundsätzlichen Widerspruchs der Nachkriegszeit gegen Verkoppelung von Mietvertrag und Arbeitsvertrag, wegen der Versagung von Hauszinssteuermitteln für industrielle Werkwohnungen und wegen der Unmöglichkeit, die Altwohnungen der Werke von den werkfremd gewordenen Mietern für die tätigen Werkarbeiter freizubekommen, aufgehört hatte. Die Beteiligung der Industrie am „Ruhrbau" hat die Aufnahme ausländischer Anleihen (4,6 Mill. $) für den Kleinwohnbau ermöglicht, während erfahrungsgemäß anders zusammengesetzte gemeinnützige Bauorganisationen Auslandkredit schwerlich bekommen. Der Ruhrbau hat unter der bauwirtschaftlichen Leitung der Westfälischen Heimstätte und der Rheinischen W.F.G. 2058 Wohnungen bisher selber und 1021 durch die „Dortmunder Gemeinnützige Siedlungsgesellschaft" bauen lassen, großenteils Stahlhäuser oder Stahlmetallbauten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Zersplitterung der gemeinnützigen Bautätigkeit in zahlreiche kleine, schwache Baugenossenschaften durch Bildung von Arbeitsgemeinschaften zur gemeinsamen Durchführung größerer geschlossener Bauvorhaben zu verringern.

Das eigene Baustoffhandelsgeschäft[62], zumal die Massenherstellung von genormten Fenstern und Türen, hat die Heimstätte auf Drängen des Provinziallandtags 1928 völlig eingestellt, obgleich die überstürzte Abwicklung dieses Geschäftes mit wesentlichen Verlusten verknüpft sein mußte. Es sollte aber endlich den ständigen Angriffen der Gegner der W.F.G. in diesem Punkte ein Ende gemacht werden.

Hier sind notwendig einige allgemeine Bemerkungen über die

Konkurrenzstellung der provinzlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften

gegenüber den teilweise auf gleichem Wirtschaftsfelde arbeitenden privaten Unternehmungen zu machen.

Die Angriffe auf die W.F.G. sind fast so alt wie diese selbst. Sie galten zunächst der angeblichen Zielsetzung der W.F.G., das Wohnungsbauwesen zu sozialisieren, und weiterhin der planlosen Verwendung öffentlicher Gelder. Die Angriffe verdichteten sich dann besonders gegen die Betätigung der W.F.G. im Baustoffgeschäft, zumal nach Beendigung der Inflation. Bis dahin war das Baustoffgeschäft der öffentlichen Hände als Erbschaft der Baustoffzwangsbewirtschaftung und wegen der allgemeinen Flucht in die Sachwerte sowie als Schutz gegen die völlige Unberechenbarkeit der Preisverhältnisse nicht weiter als auffällig empfunden, sondern vielfach als zulässiger und notwendiger Akt behördlicher Umsicht angesehen worden. Seit der Belebung der Bauwirtschaft nach der Stabilisierung der Mark aber erblickten die Baustoffhändler in der Betätigung der W.F.G. eine unlautere Konkurrenz der öffentlichen Hand und protestierten. Andererseits begannen aber auch die privaten Architekten und die Bauunternehmer mit steigender Heftigkeit, soweit sie nicht von den W.F.G. zur Mitarbeit an den Wohnbauentwürfen und -ausführungen herangezogen wurden, Sturm gegen die W.F.G. zu laufen, die ihnen das Brot wegnähmen. Die freien Baukünstler wollten überdies ihre Bauentwürfe nicht einer

[62] Die W.H. hatte 1924 von der „Treuhandstelle für Bergmannswohnungen" deren große Baustofflagerrestbestände übernommen und hatte 1925 Warenbestände zu 1½ Mill. RM ausgewiesen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bürokratisch-schulmeisternden Bevormundung unterwerfen[63]. Die W.F.G. schwiegen auf solche Angriffe nicht. Die erste Denkschrift der Westfälischen Heimstätte im Jahre 1925: „Heimstättenarbeit in Westfalen" ist großenteils der Abwehr und Widerlegung dieser Angriffe gewidmet. Auch die „Heimstätte Schleswig-Holstein" hatte „Ein Wort zur Aufklärung und Abwehr" veröffentlicht (Kiel 1925), das auf S. 7 eine soziologisch bemerkenswerte Blütenlese aus Angriffs- und Protestkundgebungen zusammenstellte. Der Kampf ließ nicht nach, wie die Verhandlungen des Vereins ostdeutscher Holzhändler auf seiner Tagung in Beuthen am 6. Oktober 1926 gegen die Bevorzugung der W.F.G. beim fiskalischen Holzgeschäft und die Angriffe auf der „Dritten Deutschen Bauwoche" in Köln (1926) bewiesen[64].

Die W.F.G. haben sich daraufhin im allgemeinen größere Zurückhaltung im Baustoffgeschäft auferlegt und es nur soweit betätigt, als es galt, offensichtlich übertriebene Gewinnmacherei der Baustoffirmen zu durchkreuzen, ähnlich wie sie die Preisringbildungen der Bauunternehmer zu durchbrechen versuchten. Nachdem im Preußischen Landtag, wo sogar am 15. Februar 1927 im Wohn- und Siedelausschuß ein Antrag auf völlige Abschaffung der W.F.G. gestellt worden war, ein einstimmig angenommener Antrag der Deutschen Volkspartei die Staatsregierung ersucht hatte, die W.F.G. auf die finanzliche und bautechnische Betreuung „im wesentlichen" zu beschränken, haben die W.F.G. in mehr oder minder raschem Tempo das Baustoffgeschäft abgebaut. Einzelne W.F.G. sind angesichts des starken praktischen Bedürfnisses der gemeinnützigen und privaten Baulustigen nach Betreuung im Baustoffbezug und nach Verbilligung der Bezüge durch gemeinsamen Großeinkauf dazu übergegangen, die Vermittlerrolle für diese Großlieferungen zu spielen, und die Baustoffhändler haben, da die W.F.G. das Delkredere übernahmen, diese Geschäftsvermittlung meist nicht übel empfunden. Trotzdem sind die Angriffe auf das „Baustoffgeschäft" der W.F.G. bis heute nicht völlig verstummt. Noch verfügen einige W.F.G. über eigene Ziegeleien oder Sägewerke, die sie noch nicht haben abstoßen können, ohne große Verluste zu erleiden. Anderer-

---

[63] Vgl. Ministerialrat Dr. Pauly (Referent im Wohlfahrtsministerium für die W.F.G.), Die gemeinnützigen W.F.G., insbesondere in Preußen. In: Zeitschr. f. Wohnungswesen. 1927. Heft 1, 3 u. 4.

[64] Vgl. Pauly a. a. O.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

seits werden die bei der raschen Auflösung der Baustofflager erlittenen Verluste den W.F.G. zum Vorwurf gemacht. Der Wortführer des Preußischen Hausbesitzerverbandes hat noch im Sommer 1930 gerade die „Westfälische Heimstätte" deswegen angegriffen. In diesem Falle arg post festum[65].

Mit den Bauhandwerkern haben die W.F.G. schon früher ihren Frieden gemacht, da jene bei der pünktlichen Vergebungs- und Zahlungsweise der W.F.G. sicherer fahren als früher, wenn sie es mit „Baulöwen" zu tun hatten. Nur an die genormten und getypten Baubestandteile, die die WFG. bevorzugen, können sich viele Bauhandwerker schwer gewöhnen. Die früheren Vorwürfe aber, daß die W.F.G. „die Handwerker versklaven", sind verstummt.

Die Bauunternehmer sehen die kontrollierende Tätigkeit der W.F.G. bezüglich Preisofferte und Bauausführung nicht sonderlich gern, aber haben sich, da erfahrungsgemäß die W.F.G. im allgemeinen keine Preisverderber sind, mit der Betreuungstätigkeit der W.F.G. abgefunden; es besteht wohl überall eine gewisse verschwiegene Einsicht, daß ohne diese den Kleinwohnbau fördernden gemeinnützigen Baufinanzierungsstellen die Konkurrenzpreise der zahllosen Bauunternehmungen sich wahrscheinlich mangels genügender Zahlkraft der Bauherren bis auf den Grenzpreis des schlechtest zahlenden Baulustigen, dessen Auftrag noch Arbeitsgelegenheit gibt, heruntergedrückt haben würden. Wenn trotzdem die Bauunternehmer — wie jüngst wieder der Bauarbeitgeberverband für das Baugewerbe in Bielefeld[66] — den W.F.G. gern etwas am Zeuge flicken (z. B. wegen Versagens der Betreuung in Einzelfällen, wegen Vergebung des Baues an auswärtige Unternehmer oder an einen Generalunternehmer statt wie üblich in Einzellosen), so ist das bei der Übersetzung im Baugewerbe und der allgemeinen ideologischen Spannung zwischen sogenannter „Freier Wirtschaft" und „Wohnungszwangswirtschaft" nicht auffällig.

Der Konkurrenzstreit zwischen W.F.G. und privaten Architekten ist auch heute noch nicht vollständig begraben. Zwar lagen die Dinge ursprünglich hier vielfach so, daß der Kleinwohnungsbau früher überhaupt keinen Architekten gekannt hat, weil die Kleinhäuser nach Ortsherkommen schlecht und recht vom Bauunternehmer entworfen und

[65] Westfälisches Wohnungsblatt. Jahrg. 20. 1930. H. 18. S. 403.
[66] Ebenda. H. 13. S. 285.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

ausgeführt wurden und die Architekten sich für diese kleinen Bauvorhaben wenig interessierten, weil sie keine reizvolle, fachliche Kunstbetätigung gestatteten und kaum ein Architektenhonorar tragen konnten. Erst dank der öffentlichen Betreuung des Kleinwohnwesens und dank dessen Massenbedeutung für das Bauwesen der Nachkriegszeit überhaupt hat die fachmännische Architektur Einzug in dieses Gebiet gehalten, und die Architekten haben nunmehr Geschmack am Siedlungswohnbau gefunden. Die großen Bauplanungs- und Architekturbüros der W.F.G. aber, die hier oft die Pionier- und Erziehungsarbeit bei Baulustigen und Bauunternehmern geleistet haben, sind jetzt den freien Architekten ein Dorn im Auge, zumal da sie nach deren Meinung zuviel typisieren und die Baulustigen und deren Bauprojektmacher, wie gesagt, zu stark bevormunden oder aber die Architektenarbeit eben selber und zwar unter dem Tarif des „B.D.A." (Bundes Deutscher Architekten) leisten. Der Wohlfahrtsminister hat allerdings in einem Erlasse vom 7. Februar 1928 über die „Sicherung der Wirtschaftlichkeit und Geschäftsfähigkeit der W.F.G." die W.F.G. deutlich gemahnt, daß sie trotz ihres gemeinnützigen Charakters keine Wohltätigkeitsanstalten seien und weder in ihrer Zinspolitik noch bei der Vorbereitung der Bauvorhaben und der technischen Betreuung die Forderung angemessener Gebühren für ihre Leistungen verabsäumen dürften[67]. Aber die W.F.G. können in ihrem zum Teil monopolistisch begünstigten Großbürobetrieb bei typisierendem Verfahren wohl im allgemeinen und auch infolge der vielfältigen steuerlichen Erleichterungen billiger arbeiten als der mit vielen Werbungskosten bei der Hereinholung von Aufträgen belastete Privatarchitekt. Und andererseits ist die W.F.G. durch ihre sozialpolitische Grundnote gedrängt, die Unkosten ausgleichend zu verteilen und die oft schwierigen kleinsten Bauobjekte, weil sie wohnungspolitisch notwendig sind, aber am wenigsten Kostenlasten tragen können, zu relativ niedrigeren Sätzen

[67] „Es wäre auf die Dauer ein unmögliches Verfahren, wollten die W.F.G. unter Nichtachtung der Notwendigkeit, ihre Unkosten herauszuwirtschaften, für Rückstellungen zu sorgen und eine angemessene Dividende zu zahlen, durch unwirtschaftliche Senkung der Betreuungsgebühren und der Zinssätze einigen hundert Baulustigen je ein paar hundert Reichsmark ersparen und ihren eigenen Stand immer mehr schwächen und schließlich völlig erschüttern. Die W.F.G. haben Daueraufgaben zu erfüllen und sich für diese geschäftsfähig und gesund zu erhalten."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zu betreuen als die zahlungsfähigeren Bauherren. Mit solcher „Gebührenunterbietung" im Einzelfalle kann der Privatarchitekt natürlich nicht konkurrieren. Im allgemeinen aber streben die W.F.G. ein gutes Verhältnis zu den einsichtigen Privatarchitekten an. In Hessen-Nassau, Schleswig-Holstein und Oberschlesien ist das relativ früh gelungen; in Kassel hat es sich zu einer besonderen Vertragsgemeinschaft zwischen W.F.G. und Architektenbund verdichtet; anderswo hapert es noch. Eine Tagung des Bundes Deutscher Architekten vom 31. August 1928 hat einen scharfen Protestbeschluß gegen die W.F.G. gefaßt, weil der Reichsverband der W.F.G. das vom B.D.A. angestrebte Reichsabkommen zur Herbeiführung gedeihlicher Zusammenarbeit aus dem nichtigen Grund hätte scheitern lassen, er wolle und könne keine einzelne Berufsorganisation bevorzugen, sondern müsse mit der gesamten privaten Architektenschaft zusammenarbeiten. Der Wohlfahrtsminister hat den Protest der führenden Architekten-„Gewerkschaft" aber am 2. Januar 1930 abgelehnt, weil die W.F.G. nur die Belange eines ganzen Standes, nicht aber die einer noch so bedeutenden Gruppe der Architekten unterstützen können.

So arbeiten denn die W.F.G. nach Ermessen mit der freien Architektenschaft ihres Bezirks zusammen und veranstalten auch Preisausschreiben und allgemeine Wettbewerbe bei größeren Gelegenheiten. Wenn bei der „Westfälischen Heimstätte" den 895000 RM finanzlichen und bautechnischen Gebühreneinnahmen 179000 RM Honorarausgaben, die an freie Architekten entrichtet sind, gegenüberstehen, so ist das vielleicht ein ungefährer Maßstab dafür, in welchem Verhältnis die öffentliche Architekturtätigkeit der W.F.G. zur freien Architektenarbeit bei der Bearbeitung des gemeinnützigen Kleinwohnbaus steht. Da die 13 preußischen W.F.G. aber im Jahre 1929 nach der Schätzung des Reichsverbandes der W.F.G.[68] von dem gesamten preußischen Wohnungsbauprogramm von 294263 Wohnungen (einschließlich Übergang auf 1930) nur 34884 = 11,85% zu betreuen hatten, können die 6—8% aller preußischen Wohnbauten, die die Bauabteilungen der W.F.G. vielleicht monopolisiert haben, den freien Architekten Luft und Lebensraum nicht in bedenklichem Maße verkürzen.

---

[68] Jahresbericht des Reichsverbandes der W.F.G. über das Wohnungsbaujahr 1929. Berlin 1930. S. 23.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Unternehmungen der öffentlichen Hand in der Wohnbauerstellung.

Wenn von den in Deutschland neugebauten Wohnungen vier Fünftel mit Unterstützung öffentlicher Mittel errichtet werden (1929: von 315703 hinzugekommenen Wohnungen 247997), und wenn von den Baufinanzierungsmitteln weit über die Hälfte unmittelbar von den öffentlichen Händen gegeben wird, liegt die Frage nahe, wie weit diese öffentlichen Hände über die Finanzierung und sonstige Betreuung der Wohnbauten hinaus selber sich im Eigenbau als leitende oder gar selbst produzierende Bauunternehmer betätigt oder an Bauproduktionsunternehmen aktiv beteiligt haben. Ein klares Bild von dieser direkten bauunternehmerischen Tätigkeit öffentlicher Stellen ist nicht leicht zu gewinnen. Denn die Angaben der Reichsstatistik[69] besagen nur unbestimmt, daß von der Gesamtzahl der neuerbauten Wohnungen etwa 10% durch öffentliche Körperschaften und Behörden, reichlich 30% durch gemeinnützige Baugesellschaften und die übrigen 57—60% durch private Bauherren errichtet worden sind. Aber das ist eine reine Bauherrenstatistik, die uns nur mitteilt, in welchem Umfange die öffentlichen Verwaltungsbehörden und Körperschaften Bauaufträge erteilt haben. Unter diesen Wohnungsbauten befinden sich aber viele Tausende von bloßen Dienst- und Werkwohnungen für die eigenen Beamten und Arbeiter, deren Bau vielleicht nicht einmal überall von eigenen Bauämtern entworfen und geleitet worden ist. Ihre Erstellung charakterisiert die auftraggebende Behörde oder Körperschaft erst dann als eine bauwirtschaftliche Unternehmung, wenn solcher Eigenbau in großem Umfange sich häufiger wiederholt und der Bauauftraggeber durch eigene Bausachverständige Plan und Ausführung des Baues entscheidend bestimmt und mit dem Eigenbau, mag er nun in eigener Regie oder in „Entreprise" erfolgen, eine günstigere marktwirtschaftliche Stellung in bezug auf Baukosten und künftige Mietengestaltung zu gewinnen sucht, wenn der Auftraggeber also Ertrag und Rentabilität seines Baukapitalaufwandes planmäßig nach kaufmännischen oder gemeinwirtschaftlichen Erwägungen zu beeinflussen strebt.

So kann man bei den Bauabteilungen der Reichsbahn, der Reichspost und ähnlicher großer öffentlicher Betriebsverwaltungen,

[69] Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1930. S. 148.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

auch da, wo sie als Arbeitgeber Dienst- und Werkwohnungen errichten, von Großunternehmungen der öffentlichen Hand in der Wohnbauproduktion sprechen. Und auch Gemeinden, die nicht gleich Zehntausende von Wohnungen, wie die Eisenbahnverwaltung, in wenig Jahren selber bauen lassen, sondern bescheidenere Leistungen im Arbeitgeberbau aufweisen, aber planmäßig selber bauen, rangieren auf dem Bau- und Wohnungsmarkte nicht nur gleichartig mit privaten Industriefirmen, die auch Wohnbauten in größerer Zahl zum Vermieten aufführen oder aufführen lassen, sondern grundsätzlich auch mit großen Grundstücks- und Hausbesitzergesellschaften, die planmäßig Wohnbauten errichten, um sie marktmäßig zu verwerten. Der Unterschied, daß letztere nicht als Arbeitgeber für eigene Angestellte bauen und vermieten, sondern an jedermann ihre Wohnungen abgeben und auch bedingungslos veräußern, ist für den Unternehmungscharakter nicht so wichtig, um dem planmäßigen Eigenbau der öffentlichen Verwaltungen den Titel einer öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmung streitig zu machen.

Es gibt überdies zahlreiche Kommunalverwaltungen, die keineswegs bloß als Arbeitgeber Eigenwohnbau treiben, sondern die im Dienste des gemeinnützigen Kleinwohnungswesens seit Jahren Hunderte und Tausende von Wohnungen nach ihren eigenen Plänen, meist auf eigenem Grund und Boden, erbauen, um sie an die minderbemittelten Bürger der Stadt, die als Wohnungsuchende dringlich beim Wohnungsamte gemeldet sind, zu vermieten oder unter Umständen auch, wenn es sich um kleine Einzelwohnhäuser handelt, sie als Reichsheimstätten oder zu günstigen Erbbaubedingungen an beliebige Wohnungsucher mit einem gewissen Eigenkapitalbesitz zu veräußern. Solche Eigenbauunternehmungen sind aus der Statistik aller der von öffentlichen Körperschaften und Behörden errichteten Wohnbauten nicht herauszulesen. Andererseits aber läßt die Statistik nicht erkennen, wieviel wohnbauliche Unternehmungsleistungen der öffentlichen Hand nicht von dieser direkt unter eigener Firma, sondern unter der Firma einer besonderen Baugesellschaft, einer gemischtwirtschaftlichen gemeinnützigen Aktiengesellschaft oder G. m. b. H. oder in sonstiger Form geschaffen werden. Ein nicht unerheblicher Teil der 30% Neubauten in Deutschland, die als von gemeinnützigen Baugesellschaften errichtet in der Statistik aufmarschieren, wird als Eigenschöpfungen der öffentlichen Hand, d. h. vor allem der Gemeindeverwaltungen, an-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zusprechen sein, die diese bauschöpferische Funktion aus triftigen Gründen an voll oder überwiegend der Gemeinde gehörige Baugesellschaften übertragen haben, ähnlich wie ein industrieller Konzern für gewisse Spezialfabrikationen Tochtergesellschaften unterhält.

Wir gewinnen in den Umfang und die Bedeutung solcher maskierter Bauunternehmungen der öffentlichen Hand einen etwas besseren Einblick, wenn wir die statistische Betrachtung auf die 93 Groß- und Mittelstädte beschränken, die für das „Statistische Jahrbuch deutscher Städte" eingehender berichten. Denn diese Statistik sondert aus den gemeinnützigen Organisationen jene „gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen" mit ihren Leistungen heraus, bei denen mehr als 50% des Gesellschaftskapitals der Stadtgemeinde gehört, diese also die Gesellschaft unmittelbar beherrscht.

Im Berichtsjahre 1928/29 haben die 93 berichtenden Städte von den insgesamt 117000 Wohnungen, die in ihrem Weichbilde erbaut wurden, unmittelbar selber errichtet: 8323 (1927/28: 10528) und solche durch städtische gemischtwirtschaftliche Gesellschaften errichten lassen: 8638 (1927/28: 10046). Dazu kamen 1928/29 noch 1080 von sonstigen öffentlichen Körperschaften im Gebiete dieser 93 Städte errichtete Wohnungen, die wohl großenteils als Dienst- oder Werkwohnungen der öffentlichen Arbeitgeber anzusehen sind, aber sofern sie auf Reichsbahn, Post usw. entfallen, auch als Leistungen von Wohnungsunternehmungen der öffentlichen Hand gelten müssen.

Im folgenden beschränken wir uns ausschließlich auf die gemeindlichen Wohnbauunternehmungen.

Es genügt aber nicht, diese direkte oder nur durch eine Zwischenfirma maskierte bzw. auf eine gemischtwirtschaftliche Tochtergesellschaft übertragene bauunternehmerische Tätigkeit der Gemeinden zu betrachten, wenn wir eine richtige Vorstellung von dem Wirken der öffentlichen Hand im Bereich der produzierenden und vermietenden Häuserbauunternehmung gewinnen wollen. Sondern wir müssen tiefer hinter die Kulissen schauen und das Geflecht mannigfacher Verknüpfungen zwischen öffentlicher Hand und Wohnbauorganisationen verschiedenster Form beleuchten. Es gibt Organisationen in scheinbar selbständiger Gesellschafts- und Genossenschaftsform, die durch Organverflechtung, ehren- oder nebenamtliche Mitwirkung von Beamten der öffentlichen Hand, durch Bodenleihe, durch Kreditzwang, durch Verträge usw. in einer Art Treuhandverhältnis zur öffentlichen Hand stehen und die von ihr gewünschten und größtenteils finanzierten Wohnbauten als ihre eigenen aufführen und verwalten; es gibt aber auch solche, die

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

über dieses wechselseitige Leistungsverhältnis hinaus infolge ihrer Eigenkapitalschwäche und Kreditüberlastung häufig in ein Hörigkeitsverhältnis verschiedengradiger Schärfe zur öffentlichen Hand geraten und die auch in ihrem bauunternehmerischen Gebaren durch die technisch und verwaltungsmäßig sie betreuenden Amtskräfte der öffentlichen Hand energisch nach deren Willen dirigiert und bevormundet werden.

Entweder errichten die städtischen Baugesellschaften (die provinzlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften liefern Parallelerscheinungen) wieder Tochterunternehmungen in Gestalt gemeinnütziger Baugenossenschaften für bestimmte Zwecke, an denen sie sich mit Kapital oder mit Baulandeinbringung und Projektausarbeitungen beteiligen, oder die Gemeinde beteiligt sich selber virtuell bei ausgewählten gemeinnützigen Bauvereinigungen: also weniger mit dauernder größerer Kapitaleinlage, die oft sogar ganz unterbleibt, als mit billiger Bodenhergabe und mit meist noch wirksameren und einflußreicheren dynamischen Hilfeleistungen der von ihr in Aufsichtsrat und Vorstand oder Arbeitsausschüsse der Bauvereinigung delegierten amtlichen Organe, die als Berater in bautechnischen Angelegenheiten, Grundstücksaufschließungs-, Baustoff- und Geldbeschaffungsfragen entscheidend mitarbeiten und ferner durch Zusicherung größerer Kredite oder Zinszuschüsse oder Bürgschaften für die Ausführung bestimmter einheitlich getypter Bauvorhaben, die nach Fertigstellung unter vorgeschriebenen Bedingungen verwaltet und verwertet werden müssen. Unter den vielen tausend Baugenossenschaften, die großenteils erst in der Nachkriegszeit, zumal in der Inflation, von oft egoistisch betriebsamen Geschäftsführern gegründet worden sind, um an der Hochkonjunktur für gemeinnütziges, durch „verlorene Baukostenzuschüsse" und billige öffentliche Kredite genährtes Bauen ohne eigenes größeres Kapital teilzunehmen, haben die Gemeinden eine kritische Auslese gehalten[70] — freilich nicht immer nach rein wohnwirtschaftlichen, sondern vielfach nach politischen Gesichtspunkten. An Stelle der Verzettelung der öffentlichen Baudarlehen an Dutzende oder Hunderte von nicht mehr kontrollierbaren Bauvereinen sollte eine wirksame Konzentration der verfügbaren

[70] Vgl. hierzu auch Stadtrat Dr. Fuchs, Breslau, Gemeinden und gemeinnützige Baugenossenschaften. Zeitschr. f. Wohnungswesen. Jahrg. 26. 1928. S. 114.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

öffentlichen Kredite und Zuschüsse einerseits und der nötigen gemeinnützigen Wohnbaukontingente anderseits auf einige größere, regelmäßig zu beschäftigende und leichter zu überwachende Organisationen erfolgen, die dann auch instand gesetzt werden konnten, geschlossene Wohnungsblöcke oder Siedlungen nach einheitlichem Plane rationell zu erbauen und später nach vorgeschriebenen Normen zu verwalten[71].

Unter den bevorzugten Bauorganisationen gibt es natürlich auch selbständige, gut fundierte Baugenossenschaften, namentlich solche älteren Datums mit genügend Eigenkapital oder Häuserbesitz, der sie auf dem privaten Kapitalmarkt voll kreditfähig macht, die mit ihrem eigenen erfahrenen bautechnischen Personal und Apparat auch ohne Betreuung und bevormundende Kontrolle der Gemeinden großzügig und rationell bauen, sofern sie auf nur einigermaßen regelmäßige Zuteilung von Hauszinssteuerhypotheken (ohne sonstige finanzliche Beihilfen der Gemeinden) rechnen können. Aber Schulter an Schulter mit diesen selbständigen, wirklich genossenschaftlichen Selbsthilfe- und Selbstverwaltungsorganisationen von sparkräftigen Wohnungsbesitzern und Wohnungssuchern stehen als Auch-Genossenschaften aufgezogene Bau- und Vermietungsorganisationen ohne fundierte eigene Wirtschaftskraft, die ohne die liebevolle weitgehende finanzliche und technische Betreuung der Städte (oder der Wohnungsfürsorgegesellschaften in den Landgemeinden) auf die Dauer nicht existieren und beim Stocken der öffentlichen Kredite und Beihilfen leicht in Schwierigkeiten geraten würden. Diese „Trabantenunternehmungen" der öffentlichen Hand, die in finanzlicher und auch oft bautechnischer Hörigkeit von der Gemeinde stehen — wie etwa ein vom kapital- und auftragskräftigen Konzern verlegter Zwischenunternehmer, der die einzelnen Arbeitslose weiter ausgibt, nur mit dem Unterschied, daß sie auch für den „Vertrieb" der Ware, für die Verwertung der Wohnungen nach den Direktiven des Konzerns sorgen müssen —, sind eine eigenartige, nicht ganz spärlich gesäte Erscheinungsform der öffentlich dirigierten und subventionierten Wohnbauwirtschaft der Nachkriegszeit. Die älteren klassischen Spar- und Bauvereine und auch die gutfundierten selbständigen jüngeren gemeinnützigen Baugenossenschaften empfinden diese Nachbarschaft bzw. Konkurrenz von künstlich er-

[71] Stadtrat Dr.-Ing. Hahn, Gemeinden und Baugenossenschaften. Ebenda. 1928. S. 196.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

nährten und allzu stark von der öffentlichen Hand geförderten Baugenossenschaften, die um jeden Preis bauen und vermieten, solange die öffentliche Hand sie trägt, allerdings als eine Entartung der Genossenschaftsorganisation.

Jedenfalls sind solche Organisationen keine echten, selbständigen, genossenschaftlichen Bauunternehmungen, sondern eine symbiotische Unternehmungsform, bei der in scheinbar selbständigem genossenschaftlichen Gehäuse die wirtschaftliche Macht der öffentlichen Hand mehr oder minder entscheidend mitregiert. Der Verbandsdirektor der bayerischen Baugenossenschaften, Käsehagen (München), erklärte auf dem III. Allgemeinen Bauvereinstage in Flensburg (27. Juli 1928): „Damit sind die Baugenossenschaften, wenn auch ungewollt, mehr und mehr einer Art öffentlicher Fürsorge überantwortet und sind somit in ein nicht gerade begrüßenswertes Abhängigkeitsverhältnis geraten. Man hat sich schließlich ausschließlich auf die Finanzierung durch die öffentliche Hand eingestellt.“[72]

Diese Trabantenunternehmungen der öffentlichen Hand sind freilich äußerlich nicht ohne weiteres erkennbar und von den selbständigen *Baugenossenschaften klassischen Charakters schwer zu unterscheiden.* Um die der öffentlichen Hand hörigen Gesellschafts- und Genossenschaftsunternehmungen neben den echten selbständigen Genossenschaften zu erkennen, bedarf es erst stets eines genauen Einblicks in ihre Bilanzen (die Satzungen sagen meist gar nichts), in ihre Beleihungsverhältnisse und in die zwischen Gemeinde und Genossenschaft geschlossenen Darlehens-, Bürgschafts-, Gebäudenutzungsverträge. In nicht seltenen Fällen allerdings ist es offen nachzuweisen, daß die Gemeinde (oder die Wohnungsfürsorgegesellschaft) selber die Bildung der Baugenossenschaft veranlaßt und sie für bestimmte Leistungen großgezogen hat.

Zum Verständnis dieser organisatorischen Hilfsunternehmungen für die Erfüllung wohnwirtschaftlicher Aufgaben, die der Gemeinde wie den Interessenten der Genossenschaft gleichermaßen am Herzen liegen, ist zu bedenken, daß viele wohnungsuchende Bürger infolge ihrer Bedürftigkeit oder ihres mangelnden Sparsinnes nur schwer genossenschaftlich organisierbar sind, da sie ausreichende Genossenschaftsanteile

---

[72] Auch der Wortführer der Deutschen (gewerkschaftlichen) Wohnungsfürsorgegesellschaft (Dewog), Linnecke, hat im Reichswirtschaftsrat 1930 diese Geschöpfe einer übertriebenen städtischen Subventionspolitik, die auf früher städtischem Boden und mit städtischen Darlehen bei langjähriger Stundung des Zinsendienstes ohne Tilgung und Abschreibung bauen, scharf kritisiert. Vgl. Enqueteausschußbericht III, Wohnungsbau. S. 730ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

von 200—500 RM, wie die alten Genossenschaften sie kennen, nicht aufbringen können. Daher muß die Gemeinde, sofern sie überhaupt die bedürftigen Wohnungsucher, für die notwendig gebaut werden muß, als ein Mieterkollektivum für ein geschlossenes, einheitlich typisiertes größeres Bauvorhaben organisiert sehen will, statt mit einzelnen schwachen Baulustigen zu verhandeln und Verträge abzuschließen, auch Baugenossenschaften „pflegen", bei denen das für die Hauszinssteuerhypothekenbeleihung gesetzlich gewünschte Eigenkapital von 10% der Baukosten fast nur auf dem Papier steht oder erst bei der Bauausführung „herausgewirtschaftet" werden muß. Große Baugenossenschaften, die Hunderte von Wohnungen in den letzten Jahren erstellt haben, sind auf der ungesunden Grundlage eines Geschäftsanteils von 30, 50 bis 100 RM aufgebaut. Ja, es gibt Genossenschaften mit nur 10 RM Geschäftsanteil. In solchen Fällen stehen den Millionen von Leihkapital nicht einmal ½—2% an Eigenkapital gegenüber[73]. Wenn die Gemeinden die Finanzierung und Betreuung derart allein von ihrer Hilfe lebender Baugenossenschaften vermeiden und doch die kapitalschwachen oder besonderer sozialer Pflege bedürftigen, wohnungsuchenden Familien in Neubauten unterbringen wollen, müssen sie entweder den fester und selbständiger fundierten Baugenossenschaften besondere Zuschüsse und Garantien zuwenden und ihnen dafür die Unterbringung jener nicht organisierbaren Bevölkerungselemente auferlegen — eine den selbständigen Genossenschaften oft unwillkommene „Zugabe" und Bindung und eine Annäherung an die Trabantenunternehmung! —, oder die Gemeinde muß eben selber für jene in Genossenschaftswohnungen nicht unterbringbaren Kreise bauen.

Gegen die direkte Eigenbauunternehmung der Gemeinden aber sprechen im allgemeinen viele Gründe, so daß sie von den größeren Städten gern vermieden wird[74]. Es kommen nicht nur die generellen Bedenken, Schwierigkeiten und Nachteile, die Liefmann in seinen Betrachtungen über die öffentlichen Betriebe und Unternehmungen den Vorteilen der öffentlichen Produktionsanstalten überhaupt gegenüber-

[73] So Käsehagen a. a. O.

[74] Für den kommunalen Eigenbau tritt vor allem Hugo Lindemann (s. o. S. 448ff.) ein, indem er die vor dem Kriege üblichen Gegengründe: Unnötige Konkurrenz des Gemeindebaues, Risiko, Bauverteuerung, Zuzugssteigerung und Verwahrlosung der Gemeindewohnungen — als unbeweisbar zu zerpflücken versucht.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

stellt, in Frage, sondern auch spezielle dem Wohnbaugeschäft eigentümliche Schwierigkeiten[75]. Der schwerfällige Gemeindeverwaltungsapparat in größeren Städten, die privaten Rücksichtnahmen zumal in kleineren Städten bei der Vergebung der Arbeiten an die heimischen Handwerker, gegen die keine auswärtige Konkurrenz ausgespielt werden darf, die Forderungen der Bauarbeiter gegen den öffentlichen Bauherrn und Arbeitgeber, auf den sie durch die Parteigenossen in der Stadtverordnetenversammlung einen Druck ausüben können: kurzum die ganze Politisierung der Bauunternehmung der Stadt, bei der so viele Stellen dreinreden, und die fast unvermeidliche Verteuerung des Bauens, wenn das Stadtbauamt nicht durch regelmäßige Ausführung größerer Wohnbauten reiche Erfahrungen besitzt, sprechen gegen den Eigenbau. Dazu gesellen sich die Schwierigkeiten bei der Veräußerung solcher Gemeindebauten, die nur gegen besondere rechtliche Bindungen an die Käufer billig abgegeben werden dürfen, oder die noch viel größeren Schwierigkeiten der Vermietung und der Verwaltung einer größeren Zahl stadteigener Wohnungen, zumal an zahlungsschwache und an asoziale Elemente. „Wozu wohnt man schließlich in den Häusern der Gemeinde, wenn man Miete zahlen will!“[76] Und wenn die Häuser von der Gemeinde zu verschiedenen Zeiten mit verschiedenem Baukosteninder und auf ganz verschieden teurem Boden gebaut worden sind, so wollen doch die Mietelustigen als gleichberechtigte Bürger bei der Stadt möglichst zur gleich billigen Miete wohnen oder sie klagen über parteiische Bevorzugung und Zurücksetzung. Schließlich die leidige Not mit den Instandsetzungsansprüchen und mit den säumigen Mietezahlern, die die Gemeinde zwar verklagen, aber niemals zwangsweise heraussetzen, sondern allenfalls nur in ein ungünstigeres Quartier „strafversetzen“ darf.

Seit dem Jahre 1927 ist allenthalben ein starker Rückgang unmittelbaren Eigenbaues der Gemeinden zu beobachten[77], während vorher,

---

[75] Die Unternehmungsformen. 4. Aufl. 1928. S. 275.

[76] Gerh. Weißer, Wohnungsfürsorge für nicht Organisationsfähige. Zeitschrift f. Wohnungswesen. Jahrg. 1929. H. 18. S. 240. — G. Koch (Städtische Ansiedlungs- u. Bebauungsfragen, Berlin 1916, S. 45), der an die Möglichkeit billigen städtischen Eigenbaus glaubt, warnt doch entschieden vor Vermietungstätigkeit der Stadt.

[77] Stadtrechtsrat Dr. Heymann, Stadteigener Wohnungsbau. Zeitschr. f. Wohnungswesen. Jahrg. 1928. H. 8.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

zumal in der Inflation, der Eigenbau stärker blühte, solange die Gemeindeverwaltungen dank der scheinbaren Steuer- und Anleiheergiebigkeit noch aus dem Vollen schöpften. Beim Eigenbau der Gemeinden müssen die mindestens 10% Eigenkapital, die zur Spitzenfinanzierung von 90—100% der Erstellungskosten erforderlich sind, von den Gemeinden selbst bar aufgebracht werden. Das ist manchen Gemeinden nach 1927 schwerer gefallen als früher und hat zur Abkehr vom Eigenbau beigetragen und die Neigung zur Bildung städtischer oder halbstädtischer Baugesellschaften in gemischtwirtschaftlicher Form verstärkt, da diese sich kaufmännisch freier bewegen, billiger bauen und sich auf dem freien Kapitalmarkt des In- und Auslandes leichter mit Krediten oder Anleihen versorgen können. Oder aber es sind kombinierte Organisationen, Vereinigungen von Gemeinde und Mietlustigen in einer Gesellschaft, ins Leben gerufen worden, um den Mietern eine gewisse, wenn auch geringe rechtliche und finanzliche Mitverantwortung bei den gemeinnützigen Wohnbauten der Stadt zu übertragen.

Der gegenwärtige Umfang der Eigenbauunternehmungen der groß- und mittelstädtischen Gemeinden läßt sich nach den Angaben des Statistischen Jahrbuchs deutscher Städte[78] etwa abschätzen. Dabei ist allerdings zu betonen, daß der kommunale Eigenbau von Jahr zu Jahr größeren Schwankungen je nach der Finanzlage und der Dauer der jeweils beschlossenen größeren Bauprogramme unterliegt.

Es berichteten (1928/29) von den 26 Städten der Gruppe A (über 200000 Einwohner) 20 über offenen Eigenbau von 4200 Wohnungen (davon bauten drei Gemeinden aber nur je weniger als 10 Wohnungen), von den 23 Städten der Gruppe B (100—200000 Einwohner) 15 über Eigenbau von 1855 Wohnungen (zwei unter je 10 Wohnungen) und von den 45 Städten der Gruppe C (50—100000 Einwohner) 34 über Eigenbau von 2268 Wohnungen (5 unter je 10). Diese Leistungen des Eigenbaus würden zusammen nur etwa 8% der überhaupt in den 94 befragten Städten 1928/29 errichteten Wohnungen ausgemacht haben. Nur in 8 A-Städten, 9 B-Städten und 20 C-Städten machte der kommunale Eigenbau über 10% aller neuerstellten Wohnungen des Jahres 1928/29 aus, und zwar nur in 7 Städten der B- und C-Gruppe mehr als 40—60% (Aachen 53,5, Wiesbaden 54,2, Mainz 43,8, Freiburg 46,1, Elbing 59,0, Kolberg 46,0, Trier 51,2), so daß man sagen konnte, hier beherrschte in dem Jahre die gemeindliche Eigen-

[78] Statistisches Jahrbuch deutscher Städte 1930 (für das Berichtsjahr 1928/29). S. 214.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

bauunternehmung den Wohnungsmarkt. Unter den 8 Großstädten der A-Gruppe mit stärkerem Eigenbau standen Frankfurt (23,5%), Stuttgart (27,7), Altona (27,8), Kiel (29,9) und Nürnberg (38,8) in dem Berichtsjahr 1928/29 obenan.

Die äußere Organisationsform des Eigenbaus bietet nichts Besonderes. Das Stadtbauamt ist der Träger der Eigenbauunternehmung. Das zweckmäßig durchdachte verwaltungsmäßige Zusammenarbeiten allerdings der verschiedenen kommunalen Instanzen, behördlichen Abteilungen und Betriebsverwaltungen und das Vergebungsverfahren beim Eigenbau ist von Wichtigkeit. Doch haben wir das hier nicht zu verfolgen[79].

Die Wohnbauleistungen der städtischen Baugesellschaften, die zu 100% der Stadt gehören, und der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen, in denen mehr als 50% des Gesellschaftskapitals in Händen der Stadt sich befindet, entsprachen 1928/29 in den größeren Städten insgesamt etwa denen des offenen Eigenbaus.

Nach der Statistik für die 94 Groß- und Mittelstädte 1828/29 erstellten diese Gesellschaften 8638 Wohnungen, und zwar in 9 Großstädten der A-Gruppe 7340 Wohnungen, in 5 Städten der B-Gruppe 1140 Wohnungen und in 4 Städten der C-Gruppe 158 Wohnungen.

Aus dieser Statistik ergibt sich deutlich, daß die Organisationsform der städtischen Baugesellschaft oder gemischt-wirtschaftlichen Gesellschaft nur in den Großstädten Bedürfnis ist und ihr eigentliches Wirkungsfeld nur da hat, wo große, geschlossene Bauvorhaben zu bewältigen sind und der kommunale Verwaltungsapparat im allgemeinen zu schwerfällig für die Eigenbauunternehmung der Stadt ist. Warum Großstädte wie Stuttgart, Nürnberg und Altona noch heute den Eigenbau bevorzugen, während Frankfurt a. M. mindestens ebensoviel durch gemischtwirtschaftliche Unternehmungen wie durch das Stadtbauamt selber bauen läßt, ist nur durch die örtliche Entwicklungsgeschichte des gemeinnützigen Wohnbaus und die Kenntnis der Persönlichkeiten in der Stadtverwaltung und im Stadtbauamt zu erklären[80].

---

[79] Lehrreiche Einblicke gewährt eine Übersicht der Ergebnisse der Rundfrage des Deutschen Städtetages vom 18. November 1927 über die Organisation der Bauverwaltung in den Großstädten über 300000 Einwohner.

[80] Freilich scheinen auch statistische Zweideutigkeiten mitzusprechen. Die Bauleistung einer 100%igen städtischen Baugesellschaft wie der „Saga" in Altona scheint im „Jahrbuch" als Eigenbau der Stadt gebucht zu sein, da Bauten der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen bei Altona überhaupt nicht vermerkt sind. Ferner ist die Grenze für die gemischtwirtschaft-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Endlich ist die Wahl der Eigenbauunternehmung unter direkter Firma der Gemeinde oder der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungsform in vielen Fällen vollkommen nur zu verstehen, wenn man die Grundeigentumsverhältnisse berücksichtigt.

Da heute der gemeinnützige Wohnungsbau überwiegend auf Boden erfolgt, der durch die Gemeindeverwaltung in systematischer Bodenvorratspolitik beschafft ist und zur Verfügung gestellt wird, so ist die fiskalische Frage der Grundstückskasse der Stadt verständlich, ob der Boden bei Eigenbauten der Stadt oder bei Übertragung an gemischtwirtschaftliche Unternehmungen am günstigsten, d. h. für die Kämmerei am rentabelsten verwertet wird. Wo aber die Stadt aus politischen und wirtschaftlichen Gründen dazu übergeht, die gesamte Bewirtschaftung, Beschaffung, Aufschließung und Verwertung des für Wohn- und Siedelzwecke bestimmten städtischen Grundeigentums, des Baulandes, aus der behördlich-fiskalischen Verwaltung der Grundstückskasse privatrechtlich in eine besondere Gesellschaft zu übertragen, da ist die 100prozentige städtische Wohnbaugesellschaft in erster Linie die gegebene Organisation. Für die teilweise Besorgung der städtischen Baulandgeschäfte zur Wohnbauverwertung eignen sich natürlich auch gemischtwirtschaftliche Organisationen.

Nach den Berichten von 70 Städten (über 50000 Einwohner), die Stadtrat Dr. Fuchs („Die Beschaffung von Baugelände" in: Dr. Gut, „Der Wohnungsbau in Deutschland usw.", S. 58) benutzen konnte, haben diese in den Jahren 1919—1926 von dem städtischen Siedlungsland 729,58 ha (23,07% des abgegebenen stadteigenen Siedlungslandes) für die Zwecke des Eigenbaus verwendet. 1418,22 ha (44,85% des abgegebenen stadteigenen Siedlungslandes) sind an gemeinnützige Bauunternehmungen, 1014,95 ha (32,08%) an private Unternehmungen oder einzelne Bauherren abgegeben worden.

---

lichen Unternehmungen nach unten allzu formal begrenzt. Eine so bedeutsame gemischtwirtschaftliche Unternehmung wie die Gem. A.-G. für Wohnungsbau in Köln mit ihren großen Wohnbauleistungen ist nicht erfaßt, weil die Stadt nur genau die nominale Hälfte des Aktienkapitals, aber nicht mehr als 50% besitzt, gleichwohl aber nach der Satzung Vorstand und Aufsichtsrat beherrscht. Endlich enthalten die Bauangaben der „öffentlichen Körperschaften" im „Jahrbuch" bei einigen Städten die von der Gemeinde selbst erbauten Wohnungen, oder umgekehrt werden ihre Bauten bei den Gemeindebauten mitgezählt. Das statistische Gesamtbild, auf das es uns bei der Bewertung der Unternehmungsformen allein ankommt, wird dadurch aber nicht erschüttert.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Ferner haben nach Dr. Fuchs[81] im Jahre 1926 in 41 von 173 Städten solche gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen („mit meist hervorragender Beteiligung der Städte") 1492,8 ha als Bauland beschafft (24,7 ha durch Enteignung). Die übrigen gemeinnützigen Wohnbauorganisationen stehen der Stadt nur als Käufer des städtischen Baulandes oder Bodenleihempfänger gegenüber. Durch die Überlassungsbedingungen aber übt meistens die Stadt starken Einfluß auch auf diese Unternehmungen aus, an denen sie nicht mit Kapital maßgeblich beteiligt ist (s. o.).

Die rechtliche Organisationsform der städtischen Bau- und Siedelgesellschaft und der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen ist die der Aktiengesellschaft und der Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Ganz vereinzelt ist wegen besonderer Umstände auch die Form einer Stiftung übernommen. Aus den bekannten Gründen (leichterer Gründungsvorgang, geringes Grundkapital, geringe Publizität usw.) hat sich die G. m. b. H.-Form, die ja auch bei den privaten gemeinnützigen Bauorganisationen immer mehr Boden neben der reinen Baugenossenschaftsform gewinnt, bei den städtischen Unternehmungen für „Bau, Beschaffung und Bewirtschaftung kleiner Wohnungen für Minderbemittelte" — wie der Gesellschaftszweck in den Satzungen meistens bezeichnet wird — mehr und mehr eingebürgert und überwiegt die Aktiengesellschaftsform schon längst.

Eine Rundfrage des Deutschen Städtetages vom 14. Februar 1929 bei 47 (berichtenden) Städten (über 50000 Einwohner) hat ergeben, daß die gezählten 57 „gemischtwirtschaftlichen Gesellschaften" in 32 Fällen G. m. b. H., in 15 Fällen A.-G., in 8 Fällen Genossenschaften und in 2 Fällen, in denen die Stadt überhaupt nicht mit Kapital, sondern nur an der Aufsicht beteiligt war, eine A.-G. und eine Stiftung waren. Unter den Genossenschaftsfällen sind 5 auszumerzen, weil es sich hier um geringfügige Übernahmen von Genossenschaftsanteilen handelte und die Stadt (wenigstens formell) nicht einmal an Verwaltung und Aufsichtsrat sich beteiligte. Eine A.-G. und 2 G. m. b. H. dienten nur der Bewirtschaftung, nicht dem Bau von Wohnungen, waren also reine Wohnungsverwaltungsgesellschaften.

Die A.-G.-Form herrscht allerdings noch bei den gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen mit größerem Stammkapital vor. Denn über 500000 RM (bis zu 10 Mill. RM) hatten 8 A.-G., während nur 3 G. m. b. H. 500000 RM und mehr (bis 4,4 Mill. RM Gesellschaftskapital auswiesen. Unter 50000 RM hatten 2 A.-G. (bis zu 26000 RM herab) und 10 G. m. b. H. (bis zu 5000 RM herab).

Die 13 Wohnbau-A.-G. hatten zusammen 23,12 Mill. RM Gesellschaftskapital, von dem 17,71 Mill. RM von den Stadtverwaltungen gezeichnet waren, die 30 G. m. b. H. für Wohnungsbau 12,68 Mill. RM (davon

[81] a. a. O. S. 55.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

10,23 Mill. RM von den Städten gezeichnet). Die städtische Bau-A.-G. verfügte also Anfang 1929 im arithmetischen Durchschnitt über ein Aktienkapital von 1,8 Mill. RM mit 76% städtischer Beteiligung, die G. m. b. H. über 400000 RM mit 81% städtischer Beteiligung.

Wesentlicher ist aber, wie unterschiedlich die kapitalmäßige Beteiligung der Gemeinden in den einzelnen Fällen sich stellte. 15 Gesellschaften waren zu 100% in den Händen der Stadt, von weiteren 7 Gesellschaften lagen über 90 bis 99% der Anteile bei der Stadt und der Rest öfters auch noch bei städtischen Amtspersonen, die zur Gründung als Gesellschafter gebraucht worden waren. Zwischen 75 bis 90% des Kapitals besaßen die Gemeinden bei 6 Gesellschaften, 51 bis 75% bei 13 Gesellschaften, genau 50% bei 5 Gesellschaften, 25 bis 49% bei 2 und weniger als 25% bei 9 Gesellschaften.

Die nicht von den Gemeinden gezeichneten Anteile befanden sich gelegentlich in den Händen des Staates oder der provinzlichen Wohnungsfürsorgegesellschaften, der Sparkassen, zu kleinen Teilen auch in den Händen gemeinnütziger Bauvereinigungen, viel häufiger aber in den Portefeuilles von Industrie- und Handelsfirmen, auch Banken und Privatpersonen, die entweder als am Kleinwohnbau interessierte Arbeitgeber oder als kreditstärkende und kaufmännisch erfahrene Stützen für die Gesellschaft gewonnen worden sind.

Der negativen Beantwortung der Frage des Rundfragebogens, ob die Stadt an der Verwaltung der Gesellschaft beteiligt war (in 16 Fällen lautete die Antwort: „völlig losgelöst", trotz oft hoher Kapitalbeteiligung der Stadt), ist wohl vielfach nur formelle Bedeutung beizumessen.

Wichtig ist auch die Aufhellung der Beziehungen zwischen den Stadtverwaltungen und den Gesellschaften hinsichtlich der Baulandbeschaffung.

Nur 18 Gesellschaften beschafften das Bauland selbst. 21mal erfolgte die Beschaffung ausschließlich oder ganz überwiegend oder mit starken Bindungen durch die Stadt und in 8 Fällen teilweise durch die Vermittlung der Stadt. Zu der vor dem Kriege in vielen Städten bestehenden starken Beeinflussung der Wohnungsbauwirtschaft durch die Terrainunternehmungen gesellt sich in der Nachkriegszeit die Verknüpfung des städtischen Grundstücksgeschäfts mit den Wohnbauunternehmungen.

Einzelne Städte sind an mehreren gemischtwirtschaftlichen Wohnbaugesellschaften beteiligt, so vor allem Berlin und Frankfurt a. M.

Charakteristisch für Berlin ist das Bestehen von 7 städtischen Gemeinnützigen Bau- oder Heimstättengesellschaften — 6 G. m. b. H. und 1 A.-G. —, deren Kapital (700000 RM) sich fast überall zu 100% in den Händen der Stadt befindet (625000 RM), während die „Verwaltung völlig

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

losgelöst ist von der Stadtverwaltung". Bloß die Aufsicht führen die städtische Deputation für das Siedlungs- und Wohnwesen und die Bezirksämter[82]. Nur bei einer der 7 Gesellschaften ist der Preußische Staat von früher her mit 25% (75000 RM) beteiligt. Hier handelt es sich um eine bereits 1920 gemeinsam vom Preußischen Fiskus, vom Wohnungsverband Groß-Berlin und von der damaligen Gemeinde Tempelhof errichtete G. m. b. H., die 92 ha vom Tempelhofer Feld erworben und dann mit Wohnungen für Minderbemittelte und Kriegsbeschädigte teilweise bebaut hat. Außerdem ist die Stadt Berlin, abgesehen von der „Wohnungsfürsorgegesellschaft" (s. o.), bei der Landgesellschaft „Eigene Scholle" m. b. H. (Frankfurt a. d. O.) mit 1700 RM und bei der Preußischen Pfandbriefanstalt mit 10000 RM beteiligt.

Wie wenig die äußeren Daten einer städtischen Gesellschaftsunternehmung Aufschluß über die eigentliche Struktur und Bedeutung des Unternehmens geben, wie wenig namentlich die alleinige Angabe des Gesellschaftskapitals besagt, sei nur kurz an einer der Berliner G. m. b. H., der Gemeinnützigen Baugesellschaft Berlin-Heerstraße veranschaulicht, die die Stadt Berlin vom Kreise Teltow und anderen öffentlichen Körperschaften übernommen hat.

Diese G. m. b. H. weist seit 1924 nur 45000 RM Stammkapital aus, besitzt aber daneben an Reserven (ohne 412500 RM Abschreibungsreserve!) 950000 RM, arbeitet also tatsächlich mit 1 Mill. RM und mehr Eigenkapital. Sie verfügt über jährliche Einnahmen (1929) von 2342300 RM aus Mieten, Zinsüberschüssen, Bauleitungsgebühren und Hausverkaufüberschüssen. Sie verbaute im Jahre 1927 (später nicht berichtet) 10 Millionen RM und hat von 1925 bis 1929 2650 Wohnungen erbaut. Auf diesen Bauten lasten 25 Mill. RM Hypotheken, die sich zum Stammkapital wie 96,2 : 3,8 verhalten.

Als großartigstes Beispiel einer 100prozentigen städtischen Baugesellschaft sei die organisatorische Entwicklung der Aktiengesellschaft für kleine Wohnungen in Frankfurt a. M. skizziert, weil Frankfurt sozusagen der klassische Boden für derartige gemischtwirtschaftliche Wohnbaugesellschaften seit langer Zeit ist und heute außer der 100prozentigen „A.-G. für kleine Wohnungen" noch zu 99 Prozent die städtische Mietheim-A.-G. (1928 990100 RM von 1 Million RM Aktienkapital) und 42% von der A.-G. Hellerhof (228000 RM von 540000 RM) besitzt.

Während die jüngeren städtischen Baugesellschaften der Nachkriegszeit fast alle aus der Initiative der Gemeindeverwaltungen hervorgegangen

[82] „Verzeichnis der Gesellschaften und Gesellschaftsbeteiligungen" (Anl. 5 zu Kap. XX, 1 des Etats der Stadt Berlin von 1930).

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

sind, ist die 40 Jahre alte „A.-G. für kleine Wohnungen" eine Schöpfung des wohnungsreformerischen und wohltätigen Gemeinsinns reicher Frankfurter Bürger. Sie ist 1890 mit 650000 Mk. Kapital gegründet worden. Bei ihrem 25jährigen Jubelfeste im Jahre 1915 konnte sie bereits stolz darauf hinweisen, daß sie 1627 Wohnungen in 259 vorbildlichen Häusern und Heimen mit allen erdenklichen sozial-kulturlichen „Wohnungsergänzungen" (Karl Fleschs Forderung!) errichtet hatte mit einem auf 1680000 Mk. angewachsenen Aktienkapital, an dem die Stadt Frankfurt erst seit 1899 mit 200000 Mk. beteiligt war. Die Inflation, in der die Mieter nicht mehr so viel Miete zahlten, wie die bloßen Einziehungskosten ausmachten, erschütterte die A.-G. derart, daß die Aktionäre 1922 ihre Aktien zum Papiermarkwert an die Stadt veräußerten. Im Februar 1923 bestellte die Stadt einen neuen Aufsichtsrat von 3 (heute 5) Magistratsmitgliedern und 3 (heute 4) Stadtverordneten mit dem Oberbürgermeister an der Spitze und 3 Vorstandsmitglieder, von denen allerdings nur der Techniker bisheriger städtischer Beamter war. (Von den gleichzeitig zusammenbrechenden anderen gemeinnützigen Baugesellschaften fiel die Gemeinnützige Baugesellschaft von 1860 mit 607 Wohnungen ebenfalls der Stadt zu, während von der Mietheim A.-G. 81 Aktien der Stadt, die schon 35 besaß, überlassen wurden gegen die Verpflichtung, die geringen Schulden der A.-G. zu begleichen. Die A.-G. Hellerhof wurde von einer privaten Baugesellschaft adoptiert, wobei sich die Stadt beteiligte. Die Verwaltung des „Mietheim"besitzes ist später durch Personalunion in Vorstand und Aufrichtsrat an die A.-G. für kleine Wohnungen angegliedert worden.) Das auf 336000 Goldmark umgestellte Aktienkapital der A.-G. für kleine Wohnungen ist 1927 und 1928 auf 1 und dann auf 10 Mill. RM erhöht worden, die bis auf 26000 RM, die das Institut für Gemeinwohl noch immer besitzt, die Stadt gezeichnet und bis Mitte 1930 mit 6,6 Mill. RM eingezahlt hat. Bis Ende 1929 hat die A.-G. ihren Bestand an Wohnungen auf 6765 Wohnungen (mit rund 27000 Insassen) erhöht, größtenteils durch eigene Neubauten, zum Teil durch Übernahme von 1182 Wohnungen, die die Mietheim A.-G. 1927—1929 in Verbindung mit der A.-G. für Kleine Wohnungen gebaut hat, und ferner durch Übernahme einer städtischen Siedlung aus der Inflationszeit mit 1248 Wohnungen (für 12 Mill. RM) und von 160 Wohnungen der Mietheim A.-G.[83]. Die Anlagewerte standen Ende 1929 für Alt- und Neubauten (einschließlich 1,08 Mill. RM für im Bau befindliche Blöcke) mit 54,66 Mill. RM zu Buch, denen 52,8 Millionen RM Hypotheken, Restkaufgelder und sonstige Baudarlehen (darunter 18,4 Mill. RM Hauszinssteuerhypotheken und 1,6 Mill. RM Hauszinssteuerzusatzhypotheken) gegenüberstanden. Die Verwaltungs- und Betriebskosten für die Alt- und Neuwohnungen und die Zentralwäscherei erforderten 1929 (ohne Zinsen und Abschreibungen in Höhe von 2,2 Mill. RM) ein-

[83] 1930 ist die Mietheim A.-G. als „Gartenstadt A.-G. Frankfurt" selbständig gemacht worden, um als besondere Bauabteilung zu wirtschaften.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schließlich 308326 RM Steuern und Gebühren 1,2 Mill. RM. Die Mieteinnahmen ergaben 3,5 Mill. RM. Aus dem Überschuß von 232499 RM wurden wie gewöhnlich 3½% Dividende gezahlt und die gesetzlichen Reserven auf 362000 RM erhöht.

Die A.-G. beschäftigte in ihrer Verwaltungs-, ihrer Vermietungs- und ihrer Bauabteilung Ende 1929 30 technische, 25 kaufmännische Angestellte und 4 sonstige Kräfte. Ferner in den örtlichen Verwaltungen der Siedlungen 18 Personen im Hauptamte und 13 im Nebenamte sowie 35 Handwerker. Zur Unterstützung der Verwaltung sind Instandsetzungskommissionen und Obmänner der Mieter bestellt. Die Mietrückstände waren sehr gering.

Für die Würdigung dieser Unternehmungsorganisation im Rahmen der städtischen Wohnbauwirtschaft ist wichtig zu wissen, daß die Stadtgemeinde Frankfurt mit diesen beiden Gesellschaften ihre bauunternehmerische Betätigung nicht erschöpft. Sie ist, wie gesagt, noch stark an der A.-G. Hellerhof beteiligt und baut auch in eigenem Namen durch ihr Bauamt[84].

Nach einer Zusammenstellung der Neubauten für die Jahre 1926 bis 1929 hat die Stadt im Eigenbau 2696 Wohnungen errichtet, die städtischen Gesellschaften 3483, sonstige Gesellschaften 4697 und private Bauherren 875 Wohnungen.

Als Typus einer gemischtwirtschaftlichen Bau- und Siedelunternehmung, an der die Gemeinde mit einem hohen Prozentsatz des Kapitals beteiligt ist, aber private Aktionäre neben sich sieht, sei die „Siedlungsgesellschaft Breslau A.-G." skizziert, zugleich ein Beispiel für ein echtes Nachkriegs- und Inflationskind des städtischen Unternehmungsdranges und -zwanges in der Wohnwirtschaft.

Die Stadt und 11 Aktionäre „aus den Kreisen der Großindustrie, des Handels, der Gewerkschaften und der Bürgerschaft" haben am 27. Juni 1919 die A.-G. mit 3 Mill. Papiermark gegründet. Sie sollte den Minderbemittelten gesunde und billige Wohnungen in eigens erbauten oder angekauften Häusern verschaffen, wirtschaftliche Unternehmungen der Wohn-

[84] Bemerkenswert ist auch eine Beteiligung der Stadt an der „Bauhütte für Hessen, Soziale Baugesellschaft m. b. H.", Frankfurt, mit allerdings nur 16000 RM, die der Magistrat gegenüber der widerstrebenden Stadtverordnetenversammlung 1927 durchgesetzt hat mit folgender Begründung: Die Beteiligung an einem privaten Bauunternehmen gewähre der Stadt vollen Einblick in die Geschäftsvorgänge eines Privatunternehmens und zuverlässige Unterlagen für die Beurteilung der Baumarktvorgänge vom Unternehmer- und Arbeitgeberstandpunkt aus. Die eigene Regiebautätigkeit der Stadt könne ihr diese nicht schaffen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

fürsorge unterstützen, Baustoff, Zubehör und Hauseinrichtungsteile beschaffen oder im eigenen Betriebe herstellen, bei der öffentlichen Bewirtschaftung der Baustoffe mitwirken und Hypothekenkapital und Baugeld vermitteln. Die Geschäfte der A.-G. sollten bei aller Gemeinnützigkeit nach kaufmännischen Grundsätzen geführt und ein Gewinn (bis zu 5% Dividende) angestrebt werden. Das rasch erhöhte Kapital ist Ende 1923 auf 520 000 Goldmark umgestellt und 1927 auf 1 020 000 RM (davon 770 000 RM Stadtbesitz), 1929 auf 4 020 000 RM erhöht worden. Die Aktien, auf den Namen lautend — 3000 zu je 20 RM und 1980 zu je 2000 RM —, sind zu 260 000 RM Vorzugsaktien mit Vorzugsanwartschaft auf Dividende, aber mit geringeren Stimmrechten in bezug auf Vorstands- und Aufsichtsratsbesetzung. Die Bestellung des Vorstands bedarf der Genehmigung des Stadtmagistrats. Dem Aufsichtsrat von höchstens 15 Personen sollen 3 Magistrats- und 5 Stadtverordnetenvertreter angehören. Die Aufsichtsratstätigkeit geschieht ohne Entgelt. Änderungen der Satzungen bedürfen der Zustimmung des Magistrats und des Regierungspräsidenten. Bei Auflösung sollen die privaten Aktionäre zuerst ihre Einzahlungen zurückerhalten, erst der Rest fällt der Stadtgemeinde zu. Heute führt der Bürgermeister den Vorsitz im Aufsichtsrat und ein juristischer Magistratsrat bildet mit einem Kaufmann den Vorstand.

Die A.-G. ist eine Wohnbaugesellschaft, die zugleich selber baugewerblich tätig ist, ein mit den neuesten Maschinen und sonstigen bautechnischen Errungenschaften ausgerüstetes Unternehmen, das eine eigene Dampfziegelei und mächtige Holzwerke besitzt. Sie baut vor allem große einheitliche Wohnblöcke oder Siedlungen, zieht allerdings zur Planung und Ausführung auch (14) private Architekten und (50) Baugeschäfte heran, um den politischen Unmut der sich verdrängt fühlenden Schichten des gewerblichen Mittelstandes zu dämpfen. Denn die Stadt ist ein starker Eigenbauer; sie oder ihre Gesellschaft pflegt über ein Drittel aller Neuwohnungen zu bauen. Auch hat die A.-G. gelegentlich mit Arbeitgeberdarlehen großer Industriewerke in Breslau Arbeitersiedlungen für diese gebaut, auch Großwohnungen ohne öffentliche Mittel mit Mieterzuschüssen errichtet und baut ferner für Rechnung von gemeinnützigen Baugenossenschaften.

Die A.-G. treibt eine ausgedehnte Baulandbeschaffungswirtschaft im Rahmen der ihr bekanntgegebenen städtebaulichen Planungen der Stadt. Sie verfügte 1926 über 232 ha Bauland, wovon erst 46 ha bebaut waren. (Die Stadt Breslau besitzt im ganzen 326 ha bebaute Grundstücke und 242 ha Baustellen neben ihrem riesigen landwirtschaftlichen Grundbesitz.) Die A.-G. vermietet und verwaltet sämtliche von ihr errichteten Wohnungen selbst. Sie hat in den Siedlungen Wohnungsvereine gebildet, um die Siedler zur verantwortlichen Mitverwaltung heranzuziehen. Ihre Siedlungen sind zum Teil Versuchssiedlungen (z. B. für die Ausstellung „Werk und Wohnung" 1929 in Breslau) und wurden mit den modernsten Zentralanlagen, Gemeinschaftswäschereien, Fernheizwerken, Badeanstalten, Kindergärten usw. ausgestattet. Trotzdem sucht die A.-G. die Mieten niedriger als

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

in anderen Großstädten zu halten. Bis Ende 1929 hat die A.-G. 6883 Wohnungen erstellt. Die Bilanz der A.-G. wies 1929 bebaute Grundstücke im Werte von 76,7 Mill. RM, 4,1 Mill. RM halbfertige Bauten und für 2,14 Mill. RM unbebautes Gelände aus, 334 683 RM Baustoffe und 78 920 RM Beteiligungen an anderen Unternehmungen. Die technische Ausrüstung der Produktionsbetriebe und die sonstige Einrichtung ist auf 10 Mill. RM abgeschrieben. Die Gebäudehypothekenschulden umfaßten 65 Mill. RM, darunter 37 Mill. RM aus öffentlicher Hand, die sonstigen Baudarlehen 13 Mill. RM. Die Verwaltungsunkosten der bebauten Grundstücke — ausschließlich 3,06 Mill. RM Zinsen — erforderten 1,12 Mill. RM (ohne die Abschreibungen von 310 000 RM). Der Ertrag der bebauten Grundstücke war 4,49 Mill. RM. Der Gewinnsaldo betrug nur 42 047 RM. Der Reservefonds enthielt ganze 38 566 RM, der Neubau- und Instandsetzungsfonds 65 000 RM.

Eine dritte eigenartige Organisationsform einer städtischen Aktienunternehmung für Kleinwohnungsbau stellt die „Gemeinnützige A.-G. für Wohnungsbau" in Köln dar.

Kapitalmäßig hat die Stadt diese gemischtwirtschaftliche Unternehmung nur zur Hälfte (3 750 000 RM von 7 500 000 RM, also nicht über 50 %) in der Hand — die A.-G. wird daher statistisch auch nicht als „städtische Gesellschaft" gebucht! —; die andere Hälfte gehört Privatpersonen. Trotzdem ist die A.-G. maßgeblich von der Stadt beherrscht, nicht nur organisatorisch dadurch, daß von den 21 Aufsichtsratsmitgliedern wenigstens 3 Magistratspersonen (Oberbürgermeister und Beigeordnete) und 8 Stadtverordnete sein müssen, daß der dreiköpfige Vorstand nur mit Genehmigung des Oberbürgermeisters bestellt werden darf und sein Vorsitzender der städtische Dezernent für das gesamte Wohnungswesen ist, sondern auch die Art der Aktienverteilung gibt der Stadt stets die kapitalmäßige Überlegenheit. Die nichtstädtische Hälfte, bestehend aus 37 500 Vorzugsaktien (A) über je 100 RM, ist zum größten Teile, abgesehen von privaten Förderern der Wohnungsfürsorge aus Industrie- und Handelskreisen, für die gemeinnützigen Baugenossenschaften und die Mieter der Wohnungen, die die A.-G. baut, da. Jeder Mieter muß je Zimmer zwei Kleinaktien zu je 100 RM übernehmen aus dem Aktienkapital, das fast alle Jahre erhöht werden muß, entsprechend der Zunahme der Hausbauten. Aus den vorrätigen Aktien bezahlt auch die A.-G. nicht selten die Lieferfirmen, insbesondere die Grundstücksverkäufer. Da die Aktien auf den Namen lauten und in ein Aktienbuch eingetragen sind, hat der Vorstand eine genaue Kontrolle über die Aktionäre. Sie sind also nicht marktmäßig verwertbar. Vor allem aber ist die A.-G. in ihrer finanzlichen Existenz insofern von der Stadt abhängig, als sie von dieser die Baugelder geliehen und die ausschlaggebenden Aufträge erhält. Namentlich gilt das für die 3000 Kleinwohnungen, die die Gesellschaft seit 1926 im Auftrage des städtischen Wohnungsamtes und für die von diesem im Zusammenwirken mit dem Wohlfahrtsamt zugewiesenen Mieter

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

erbaut hat und verwaltet, obwohl sie im Eigentum der A.-G. verbleiben. Solche Mieter, denen auch nur mit Genehmigung des Wohnungsamtes gekündigt werden kann, die aus unbemittelten Kinderreichen, Kriegsbeschädigten, Kranken usw. sich wesentlich rekrutieren, sind allerdings von der Übernahme von Gesellschaftsanteilen befreit. Die A.-G. muß den Bau dieser „Fürsorge"wohnungen besonders billig finanzieren, auf billigerem Boden in rationell einfachster Weise errichten, um die Mieten, für deren Ausfall notfalls das Wohlfahrtsamt der Stadt eintreten muß, erschwinglich zu machen und doch noch dabei zurecht zu kommen; die Zahlung einer gemeinnützigen Dividende von 5% (bis 1928 waren nach den aus dem Vorkriegsjahr 1913 stammenden Gründungssatzungen nur 4% zulässig) ist vorgesehen. Die A.-G., die in privatwirtschaftlicher und unbürokratischer Form arbeitet, baut nicht in eigener Regie, vergibt aber auch nicht ihre Bauten an Generalunternehmer, sondern verteilt die Lose des sorgsam technisch und kaufmännisch vorbereiteten Bauvorhabens an die Handwerker im Wege der öffentlichen Ausschreibung. Da die A.-G., entgegen ihrer ursprünglichen Gründungsmission, Einfamilienhäuser zu bauen, fast nur Mehrfamilienhäuser, oft in großen Siedlungen, baut, macht sie die dafür nötigen großen Abschlüsse in Baustofflieferungen selbst und verwendet dabei auch ganz neue, aber erprobte billige Baustoffe. Die Mieten in diesen Neuwohnungen sind kaum höher als in entsprechenden Altwohnungen. Daneben baut die A.-G. (10—15% teurer) für Rechnung gemeinnütziger Baugenossenschaften selbständiger Art und für solche Genossenschaften, zu denen erst die Wohnungsucher zusammengefaßt werden müssen, um geschlossene Bauvorhaben zu ermöglichen und um für die Verwaltung der Siedlungen einen mitverantwortlichen Vertretungskörper zu haben.

Im Rahmen der Gesamtbautätigkeit Köln nimmt das Geschäft dieser „halbstädtischen" Wohnbauunternehmung einen nicht unbedeutenden Teil ein.

Von den 35 000 seit dem Kriege in Köln gebauten Wohnungen sind etwa 9000 von der A.-G. erstellt worden. Nur 1200 wurden überhaupt ohne städtische Finanzierungshilfe von Privaten erbaut. Die übrigen Wohnbauten verteilten sich zu mehr als der Hälfte auf gemeinnützige Baugesellschaften und Genossenschaften und der Rest auf gewerbliche Bauunternehmer oder auf die von ihnen gegründeten sogenannten „gemeinnützigen Bauvereine" und auf Private.

Die Bilanz der A.-G. weist für Ende 1929 einen Miethausbesitz von 45,5 Mill. RM neben 13,5 Mill. RM Neubauten oder noch nicht aufgelassenen Erwerbshäusern und 1,8 Mill. RM unbebauten Grundstücken aus. Das Hypothekenkonto betrug 55,8 Mill. RM. Die Mieterträge beliefen sich auf 3,39 Mill. RM, der Ertrag einer auf 1 RM abgeschriebenen Ziegelei auf 14 520 RM. Der Reingewinn betrug 444 669 RM, die Rücklagen 1 075 000 RM.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Das bemerkenswerte Organisationsprinzip, das bei der städtischen Gemeinnützigen A.-G. für Wohnungsbau in Köln bereits angewendet ist, nämlich die am Wohnungsneubau interessierten Wohnungsucher — ähnlich wie es private Bauunternehmer durch Erhebung von Baukostenzuschüssen mit ihren Mietlustigen machen — durch Übernahme von Gesellschaftsanteilen an der Finanzierung der Neubauten bescheiden zu beteiligen und sie zugleich zu mitverantwortlichen Gesellschaftern zu machen —, dieses Organisationsprinzip ist in viel deutlicherer Form noch und oft mit sozialprogrammatischer Motivierung von anderen Gemeinden bei ihren Wohnbauunternehmungen konsequent durchgeführt worden. In größeren Städten ist diese Zusammenfassung der neubauinteressierten Mieter meist nur durch das Medium von Genossenschaften möglich, die sich dann mit der Stadt in einer gemischten Dachgesellschaft vereinen. Man denkt oder spricht hier von einer Verschmelzung der autokratischen Bauunternehmung mit dem demokratischen Bauwillen der wohnungsuchenden Bürger. Man will das genossenschaftliche Selbsthilfe- und Selbstverwaltungsprinzip der gemeinnützigen Bauunternehmung nicht verkümmern lassen unter der Entfaltung der autonomen städtischen Bauunternehmung, sondern die genossenschaftliche und die munizipale Schöpferkraft in eine Unternehmung zusammenspannen, sowohl in bezug auf die Auswahl und Gestaltung der Bauvorhaben als auch in bezug auf die Eigenkapitalaufbringung und die spätere Verwaltung der zu schaffenden Wohnungen. Welches die in der Praxis durchschlagenden Motive für die jeweilige Anwendung und Ausbildung dieser gemischten munizipalgenossenschaftswirtschaftlichen Organisationsform des Wohnungsbaus, für diese „Baugenossenschaft mit kommunalem Kopfe und Geldbeutel" sind, ist Tatfrage, die nur nach Kenntnis der örtlichen Verhältnisse zu beantworten ist. Vielfach sind es sehr nüchterne kaufmännische Erwägungen der Stadtverwaltung, die die gemeinnützigen Baugenossenschaften und ihre Wohnungsinhaber, zumal, wenn sie nur ein winziges Eigenkapital aufbringen, für einseitig begünstigte Nutznießer der öffentlichen Mittel ansieht und es für richtiger hält, mit bestehenden Baugenossenschaften sich in einer halbstädtischen Baugesellschaft zu assoziieren oder aber selber Wohnungsucher mit etwas Einlagekapital, die Gewähr für spätere Mietezahlung bieten, zum gemeinschaftlichen Bauen in einer solchen gemischten städtischen Baugesellschaft zu vereinen. In kleineren Städten mit weniger entwickeltem

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Baugenossenschaftsleben ist diese direkte genossenschaftliche Vereinigung der einzelnen Wohnungsucher mit der Stadt zur Baugesellschaft vielleicht sogar nötig. Aber sie findet sich auch in größeren Städten. Jedoch kommt hier, wie schon angedeutet, zweckmäßiger die Vereinigung der Stadt mit Mieterkollektiven, die bereits in Baugenossenschaften zusammengefaßt sind, zu einer halbstädtischen Bau- und Siedel-Dachgesellschaft in Betracht. Es sind viele Spielarten, je nach Kapitalbeteiligung, Baulandbeschaffung, Organ- und Funktionsgliederung, möglich. Einige Beispiele mögen diese Organisationsform anschaulicher machen.

Die Stadt Magdeburg, die im allgemeinen selbst nicht baut — nur ausnahmsweise Sonderwohnungen für Pfleglinge des Wohlfahrtsamtes — und sonst die gemeinnützigen Baugenossenschaften bauen läßt, hat den Magdeburger Verein für Kleinwohnungswesen, ursprünglich eine Arbeitsgemeinschaft der örtlichen Bauvereinigungen zur Verständigung über rationelleres Bauen und zur Ausführung von Großbauvorhaben, zu einer gemischtwirtschaftlichen G. m. b. H. ausgestaltet, an der die Stadt mit 51% des Kapitals, die Baugenossenschaften mit dem Rest beteiligt sind. Der Verein betreibt nicht nur die wirtschaftliche und technische Betreuung seiner Baugenossenschaften unter Mitwirkung des städtischen Hochbauamtes, sondern auch Materialeinkauf, Materiallieferung, zum Teil aus zwei eigenen modernen Ziegeleien und einem eigenen, technisch vollkommen ausgerüsteten Kalksandsteinwerk, und führt auch die großen Bauvorhaben durch, die aus städtebaulichen oder finanzlichen Gründen von den einzelnen Baugenossenschaften nicht geleistet werden können. Der Verein hat in den letzten Jahren etwa je 500—600 Wohnungen erstellt bei einem Durchschnitt von 1500 Wohnungen, die jährlich in Magdeburg überhaupt gefördert wurden. Der Verein baut nicht in eigener Regie, sondern schreibt die Baulose an die Handwerker aus. Die Wohnungen werden im Einvernehmen mit dem städtischen Wohnungsamt an die Mieter vergeben. Unter diesen ist, soweit sie nicht in den Baugenossenschaften organisiert sind, eine sogenannte „Mietergemeinschaft" gebildet worden, die ganz kleine Beiträge zur Bildung von Anteilen erhebt und die die Mieter zur Mitwirkung bei der Verwaltung der Wohnsiedlungen und zur Schaffung sozialer Ergänzungseinrichtungen erziehen will. Die Mieten der sehr einfach ausgestatteten Vereinswohnungen, für die die Stadt Erbbaugelände zu 4% Pacht unter Stundung der Straßen- usw. -kosten meist zur Verfügung stellt, liegen unter 10 RM je Quadratfläche, also sehr niedrig, so daß die Anziehungskraft des „Vereins" sehr groß ist, er aber auch für die sonstigen gemeinnützigen Bauorganisationen eine Konkurrenz ist.

Die städtische Wohnbau-A.-G. in Halle, die die Stadt 1922 gegründet hat und zu der sie die Halleschen Privatfirmen auf Grund des § 9 des Kommunalabgabengesetzes als Kapitalbeteiligte heranzog (je 500000 RM

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der Aktien entfallen heute auf die Stadt und auf Industrie- und Handelsfirmen), baut vor allem für minderbemittelte Kreise, darunter also auch für viele „unorganisierte" oder unorganisierbare Wohnungsucher. Die Verwaltung aber der großen Wohnsiedlungen mit Hunderten von Mietern erwies sich bei der Vereinzelung der Mieter als schwierig. Darum ging die A.-G. dazu über, die Mieter genossenschaftlich zu sammeln und zur finanzlichen und verwaltungsmäßigen Mitverantwortung zu erziehen in Verwaltungsgenossenschaften, die allmählich durch Sammlung von genossenschaftlichem Eigenkapital Aktien der A.-G. erwerben müssen und auch Vertretung im Aufsichtsrat erhalten. Sofern die Verwaltungsgenossenschaften genügendes Eigenkapital aufweisen, können sie auch — frühestens nach zehnjähriger Bewährung — die von ihnen verwalteten Wohnblöcke zum Eigentum erhalten. Die A.-G. verfolgt damit den doppelten Zweck, die Mieter an pfleglicher Behandlung der Wohnungen und pünktlicher Mietezahlung durch die in Aussicht gestellten Eigenerwerbsmöglichkeiten zu interessieren und andererseits sich selber kapitalmäßig durch die Bildung von genossenschaftlichem Hilfskapital zu entlasten.

In einer Reihe von Städten ist im Gegensatz zu diesen erst nachträglich sich genossenschaftlich umgürtenden gemischtwirtschaftlichen Stadtbauunternehmungen die genossenschaftliche Untermauerung der städtischen Baugesellschaften von vornherein vorgesehen. Erklärlicherweise wählen die Gesellschaften nicht die Rechtsform der eingetragenen Genossenschaft, in der die Abstimmung nach der Kopfzahl der Genossen statt nach Kapitalanteilen erfolgt, sondern zumeist die bequem, mit geringstem, leicht erweiterungsfähigen Kapital zu gründende G. m. b. H.

Die Wohnungsbaugesellschaft Wandsbek m. b. H., die 1928 mit 60000 RM Kapital von der Stadt gegründet wurde, hat von vornherein, unter Benutzung der Muster anderer städtischer Baugesellschaften, in ihrer Satzung vorgesehen, daß die Übernahme eines Geschäftsanteiles von je 500 RM zur Teilnahme an der Vergebung der von der Gesellschaft zu erbauenden billigen, gesunden, zweckmäßigen Kleinwohnungen berechtigt. Auf die Anteilsübernahme wurde bei den Bewerbern um die Wohnbauten auch praktisch großer Wert gelegt, ja, wo den Bewerbern nicht genügend flüssige Mittel zur Verfügung standen, vermittelte ihnen die Gesellschaft sogar ein entsprechendes Darlehen bei der städtischen Sparkasse, damit sie ihren Gesellschaftsanteil einzahlen können. (Nur an die fürsorgebedürftigen Kinderreichen, Kriegsbeschädigten und Pfleglinge des Wohlfahrtsamts wird die Wohnung ohne Anteil abgegeben.) Die Gesellschaft hat von den 60 000 RM, die die Stadt zunächst selbst stellte, seither einige 80 Anteile an die hinzugetretenen Gesellschafter abgegeben. Damit die Stadt aber nach wie vor die Mehrheit der Anteile und Stimmen (auf jeden Anteil von 500 RM entfällt eine Stimme) behält, erhöhte die Gesellschaft das Kapital sofort auf

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

120 000 RM, als 59 Gesellschafter eingetreten waren. Über seinen Anteil darf der Gesellschafter nur mit schriftlicher Genehmigung des Aufsichtsrates verfügen. Im übrigen ist die Herrschaft der Stadt über die G. m. b. H. dadurch gesichert, daß im Aufsichtsrat von 9 Personen 5 dem Magistrat und der Stadtverordnetenversammlung angehören müssen. Dem Aufsichtsrat liegen die wichtigeren geschäftlichen Entscheidungen ob, namentlich die Genehmigung der Aufnahme von Darlehen, d. h. also das maßgebende Baufinanzierungsgeschäft. Durch diese städtische Baugesellschaft finanziert die Stadt mit den öffentlichen Subventionsmitteln, die sie sonst den privaten gemeinnützigen Bauunternehmungen zuwendet, nun gewissermaßen sich selbst. Der Magistrat und die ihm zur Seite stehende städtische Wohnungskommission, die über die Vergebung der Hauszinssteuerhypotheken zu entscheiden haben, geben z. B. der städtischen G. m. b. H. für neue Wohnbaueinheiten eine Hauszinssteuerhypothek von 3000 RM, ferner ein städtisches Darlehen von 3000 RM und einen Zinszuschuß für den Zinsendienst aus diesem Darlehen. So bleibt der Kapitalnutzen zum großen Teil der Stadt durch diese G. m. b. H. erhalten. Die Gesellschafter, die mit ihrer Gesellschaft einen „Nutzungsvertrag" (keinen „Mietvertrag") über die Wohnungen abschließen, wohnen aber ebenso billig wie in den Wohnbauten privater gemeinnütziger Vereine. Durch das gesellschaftliche Miteigentum an der Wohnung und die Aussicht auf eine (4%) Dividende sollen sie an rationeller Behandlung und Verwaltung der Wohnungen mitinteressiert sein.

Auf ganz anderer Grundlage wieder als die hier geschilderte Symbiose einer städtischen Bauunternehmung mit der genossenschaftlichen Organisation der bausparwilligen Wohnungsucher bewegt sich die Kooperation einer bauunternehmerischen Stadt mit einer „Bauhütte", das heißt einer freigewerkschaftlichen Bauproduktionsgenossenschaft in G. m. b. H.-Form, die den Wohnungsbaubetrieb auf gemeinwirtschaftlicher Grundlage nach dem Programm des „Verbandes sozialer Baubetriebe" sozialpolitisch und technisch rationalisieren will. Die nach allen Richtungen unternehmerischer Organisation bemerkenswerte Stadtgemeinde Nürnberg bietet mit 51% Beteiligung an dem Kapital der „Mittelfränkischen Bauhütte", die an Stelle der privaten Baugewerksmeister und Bauhandwerker für die von der Arbeiterschaft beherrschten Wohnbaugenossenschaften baut, auch hierfür ein Beispiel.

Doch alle diese mannigfachen Organisationsformen für die eigenproduktive Betätigung der Gemeinden im Wohnbau in Unternehmungen, in denen sie direkt mit Kapital, Bodenhergabe und Organbeherrschung beteiligt sind und Gewinne und Verluste unmittelbar verantwortlich mittragen, treten zurück hinter jener „indirekten Beteiligung" der Gemeinden an den gemeinnützigen Baugesellschaften

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und Baugenossenschaften durch das öffentliche Baufinanzierungssysten das die Gemeinden freilich nicht an etwaigen Gewinnen der Genossen schaften, wohl aber meistens an ihren Sorgen und Nöten teilnehme läßt und deshalb eine weitgehende wirtschaftliche und technische Beein flussung des ganzen Geschäftsgebarens und der Bauproduktion diese „Trabantenunternehmungen" von den Kommunen oder den Wohnungs fürsorgegesellschaften verlangt.

Schlußbemerkungen.

Die bunte und nicht einfach zu gruppierende Fülle und Vermengun der Unternehmungsformen von mannigfachstem organisatorischen Zu schnitt ist Folge der verworrenen Wirtschaftsstruktur unserer Über gangszeit, zumal auf wohn- und bauwirtschaftlichem Gebiete, wo be stärkstem Kapitalbedarf freie Preisbildung, freie Konkurrenz und freie Rentabilitätsstreben zu einem großen Teile durch sozialpolitische Bin dungen gedrosselt sind und wo der kapitalverantwortliche Bauherr un der ausführende Bauunternehmer immer mehr auseinandergeflalle sind. Privatwirtschaft und öffentliche Wirtschaft streben auf einen breiten, aber schwankenden, unsicher fundamentierten Boden, den Boden „gemeinnütziger Bauwirtschaft", in proteusartigen Gestal tungen durcheinander. Da wegen des Mißverhältnisses von Miete un Leihzins für private Rentabilitätsunternehmungen wenig Raum ist müssen die öffentlichen Finanz- und Wohlfahrtsträger ihren breiten Rücken und ihre hilfreichen Hände hinhalten, um halbprivate wohn wirtschaftliche Unternehmungen zu stützen und zu dirigieren, ode sich mit ihnen assoziieren oder eigene Unternehmungen der öffent lichen Hand fördern. Aus alledem ergibt sich jene unregelmäßig Mischung der öffentlichen und halböffentlichen Unternehmungsforme in der Wohnwirtschaft ohne klare einheitliche Linie, ein Ausdruck jene reizvollen, aber stillosen „Vermengung der Kategorien", die e — mit Sombart[85] zu reden — schwer macht, auch nur von einen „gewissen System" zu sprechen, dieweil ein System im ganzen z fehlen scheint.

Prüfen wir unsere Beobachtungsergebnisse in den verschiedene Gruppen schließlich noch von den spezielleren Gesichtspunkte

[85] Werner Sombart, Die Ordnung des Wirtschaftslebens. Berlin 192 S. 61.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

aus, die für das Untersuchungsprogramm dieses Schriftenbandes maßgebend sind, so wäre zusammenfassend zu sagen:

Die öffentlichen Unternehmungen in der Wohnwirtschaft lassen sich nicht einfach in eine typologische Ordnung einreihen, die die öffentlichen Unternehmungen je nach dem Überwiegen der Erwerbszwecke oder der gemeinwirtschaftlichen Zwecke abstuft und danach eine Staffel von der „öffentlichen Anstalt" bis zur bloßen „Kapitalanlage der öffentlichen Hand" (in einer rein marktwirtschaftlich gerichteten Erwerbsunternehmung) aufstellt. Denn die öffentliche wohnwirtschaftliche Unternehmung ist wegen der vorausgesetzten Unrentabilität der Wohnungsneubauwirtschaft grundsätzlich eine sozialpolitisch und keine profitwirtschaftlich orientierte Unternehmung — was allerdings in der Praxis nicht ausschließt, daß einzelne öffentliche wohnwirtschaftliche Unternehmungen — zumal auf dem Gebiete der Wohnbaufinanzierung und der Baulandbereitstellung — gelegentlich größere Gewinne machen, die sogar über die Grenze des „gemeinnützigen Unternehmens" hinausgehen und deshalb zu starker innerer und äußerer Reservenbildung und zur Selbstfinanzierung des Ausbaus der Unternehmungen verwendet werden.

Auch die Organisationsform der „öffentlichen Anstalt" hindert manche öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmungen nicht, relativ gute Gewinne zu machen. (Die eine besondere zwangswirtschaftliche Funktion ausübenden öffentlichen Anstalten der Wohnungsämter sind bei dieser Bemerkung ausgeschlossen, soweit sie nämlich reine Altwohnungsverwertungs- und -verteilungszentralen bilden.)

Die verschiedenen rechtlichen Organisationsformen der öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmungen entsprechen keineswegs überall in Reich, Ländern und Städten denselben wirtschaftlichen Funktionen.

Die öffentliche Anstalt z. B. kann sowohl eine auf Gesetz gegründete rechtliche Monopolfunktion in der wirtschaftlichen Wohnungsverwaltung wie eine auf bloße Finanzmacht gestützte wirtschaftlich-monopoloide Funktion in anderer Richtung (mit oder ohne Gewinn) ausüben. Sie kann aber auch in offener Konkurrenz mit privaten Erwerbsfirmen Pionier- oder Kostenkontrollfunktionen als „gemeinnützige Unternehmung" ausüben.

Im allgemeinen überwiegen in den größeren Gemeinden die gemischtwirtschaftlichen Organisationsformen bei den öffentlichen wohnwirt-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

schaftlichen Unternehmungen, mit verschiedensten Einflußstaffelungen und Funktionen.

Die rechtliche Form der Organisationen wird bei der öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmung vielfach mehr aus psychologischen Rücksichten auf größere politische Unabhängigkeit oder Abhängigkeit als aus betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten gewählt. Gemeinhin arbeitet die von den politischen Parteien unabhängigere öffentliche wohnwirtschaftliche Unternehmung ceteris paribus weniger umständlich und rationeller als die von verschiedenen politisch beeinflußten Instanzen abhängige Unternehmung.

Die mehr autokratische oder mehr demokratische Orientierung des „Dienstes an der Kundschaft" in der öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmung hat auf ihre betriebswirtschaftliche Organisation und Kostengestaltung spürbaren Einfluß.

Die Kombination einer behördlich-autokratischen Verwaltung mit einer demokratisch-genossenschaftlichen Organisation des „Vertriebs" bzw. der „Kundschaft" im Rahmen einer öffentlichen Unternehmung ist eine wohl nur der Wohnwirtschaft eigentümliche Erscheinung.

Die demokratisch-genossenschaftliche Wohnungskundschaftsorganisation ist allerdings überwiegend in äußerer Selbständigkeit aufgezogen. Sie erhält jedoch durch die finanzlichen und sonstigen Bindungen seitens der öffentlichen Hand oft den Charakter einer öffentlichen Trabantenunternehmung.

Überhaupt ist die Möglichkeit und die tatsächliche Zahl der Verknüpfungen von Organisationen verschiedener Form und Funktion in den öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmungen nicht gering wegen der Mannigfaltigkeit der in einer öffentlichen Unternehmung öfters vereinigten Aufgaben und der an ihnen interessierten Träger.

Außer direkten sichtbaren Kombinationen besteht vielfältige indirekte Verknüpfung und Bindung durch die Mittel der Kapitalbeteiligung, der Organverflechtung — sowohl einseitig wie wechselseitig — und vor allem der mit vielen außerfinanzlichen Bedingungen beschwerten Kreditgewährung, Bodenleihgabe, kurzum der Finanzierung überhaupt. Die wechselseitige finanzliche Verknüpfung und Förderung kann bis zur undurchsichtigen Verschachtelung gehen.

Entscheidend für das tiefere morphologische Verständnis der öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmung und die Bedeutung ihrer mannigfaltigen Erscheinungen ist die Klarstellung ihrer funktionellen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Dynamik und der Finanzmacht, die in den einzelnen oder kombinierten öffentlichen Unternehmungen wirken und walten, nicht aber die Betrachtung der äußeren Organisationsformen.

Die Frage der Überlegenheit der öffentlichen Unternehmung oder der privaten Unternehmung auf den verschiedenen Gebieten der Wohnwirtschaft ist schwer zu beantworten. Es fehlen dafür vielfach eindeutige Vergleichsmöglichkeiten. Denn auch die privaten wohnwirtschaftlichen Unternehmungen arbeiten nach dem Kriege meist nicht in wirklich freier Konkurrenz, sondern im Banne der öffentlich subventionierten Wohnungszwangswirtschaft, also auf einer künstlichen Kalkulations- und Rentabilitätsbasis.

Nach der überwiegenden Ansicht unabhängiger Beobachter hat die unternehmerische Betätigung der öffentlichen Hand in der Verwertung des Altwohnraums sowie in der Erstellung, Finanzierung, „Betreuung" und Verwaltung des Wohnungsneubaus nicht nur die Finanzen von Reich, Ländern und Gemeinden, sondern die gesamte Volkswirtschaft schwerer belastet, als wenn die wohnwirtschaftlichen Aufgaben viel breiter und viel früher privaten Unternehmungen in wirklicher Konkurrenz unter bloßer Kontrolle der Behörden überlassen worden wären. Aber die wohnreformerischen und fürsorgerischen Forderungen für den Kleinwohnbau wären kaum so ausgiebig wie durch die öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmungen und ihre Trabantenunternehmungen befriedigt worden.

Da der künstlich genährte Boden, auf dem sich die öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmungen und ihre Trabantenunternehmungen breit entwickelt haben, nicht dauernd tragfähig bleibt, ist unter dem allgemeinen finanzwirtschaftlichen Zwange ein Schrumpfungsprozeß zu erwarten, der in der Fülle der öffentlichen wohnwirtschaftlichen Unternehmungen und auch unter den mannigfachen einfachen und kombinierten Organisationsformen Auslese halten wird.

Literaturverzeichnis.

Ein spezielles Schrifttum zum Thema fehlt noch. Nur vereinzelte Abschnitte in den zahlreichen Schriften über das Wohnungswesen berühren das engere Aufgabenfeld. Aus der Buchliteratur seien hier herausgehoben:

Neue Untersuchungen über die Wohnungsfrage in Deutschland. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 96. II.) Leipzig 1901. — Wohnungsfürsorge in Deutschen Städten. (Beiträge zur Arbeiterstatistik, Nr. 11.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Berlin 1910. — R. Kuczynski, Das Wohnungswesen und die Gemeinden. Teil II: Städtische Wohnungsfürsorge. Breslau 1916. — Die Wohnungs- und Siedlungsfrage nach dem Kriege. Sammelwerk, herausgegeben von C. J. Fuchs. Stuttgart 1918. — Martin Wagner, Neue Bauwirtschaft. Berlin 1918. — Rud. Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens. Abschnitt: „Bautätigkeit unter Gewinnverzicht." 4. Aufl. Jena 1920. — Th. Hippel, W. Kord-Ruerisch und Fr. Schmidt, Die öffentlich-rechtlichen Kreditanstalten. Berlin 1927. — Dreißig Jahre Wohnungsreform 1898 bis 1928. (Denkschrift des Deutschen Vereins für Wohnungsreform.) Berlin 1928. — Dr. Hirtsiefen, Die Wohnungswirtschaft in Preußen. Berlin 1928. — A. Gut, Der Wohnungsbau in Deutschland nach dem Kriege. München 1929. — Aichele, Wohnungsbau und Geldbeschaffung in Württemberg. Stuttgart 1929. — Beiträge zur städtischen Wohn- und Siedelwirtschaft. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 177 I und II.) München 1930. — „Der Deutsche Wohnungsbau." (Verhandlungen und Berichte des III. Unterausschusses für Gewerbe, Handwerk und Industrie [Enqueteausschuß].) Berlin 1931.

Ferner: Handwörterbuch des Wohnungswesens, herausgegeben von Albrecht, Gut, Lübbert, Weber, Wölz und Schwan. Jena 1930. — „Kommunales Jahrbuch" und „Statistisches Jahrbuch deutscher Städte" (Abschnitte über Wohnungsbau, Grundstückswirtschaft, Baulanderschließung usw. in den verschiedenen Jahrgängen). — Jahrbuch der Bodenreform.

Von Zeitschriften kamen in Betracht:

Zeitschrift für Wohnungswesen. — Die Wohnung. — Deutsches Wohnungsarchiv. — Wohnungswirtschaft, herausgegeben von der Dewog, Berlin. — Westfälisches Wohnungsblatt. — Mitteilungen des Deutschen Städtetages.

Die Abhandlung stützt sich großenteils auf ursprüngliches Quellenmaterial in Gestalt von Satzungen, Tätigkeitsberichten, Bilanzen, Denkschriften und ähnlichen Veröffentlichungen der Unternehmungen und ihrer Verbände, auf Akteneinsichten, auf Ergebnisse eigener Umfragen und auf unveröffentlichtes Archivmaterial des deutschen Städtetages.

Der Geschäftsführung des „Deutschen Vereins für Wohnungsreform" in Berlin schulde ich besonderen Dank für weitgehende Hilfe bei der Ermittlung verstreuter literarischer Aufsätze.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Versicherungswirtschaft.

Von

Professor S. J. Lengyel, Wien.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Einleitung 555

II. Organisationsformen und Typen der öffentlichen Versicherungsanstalten 556

III. Das öffentliche Versicherungswesen in Deutschland . . . 560

1. Feuerversicherung 560

2. Lebensversicherung 571

3. Tierversicherung 577

4. Transport- und Rückversicherung 578

IV. Das öffentliche Versicherungswesen im Auslande 579

V. Zusammenfassung und Folgerungen 583

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

I. Einleitung.

Das weite Gebiet des Versicherungswesens wird üblicherweise in Sozial- und Privatversicherung geteilt, je nachdem, ob für gewisse Versicherungsarten und -formen bewußt sozialpolitische Momente bestimmend sind, oder ob es sich dabei vorwiegend um privatwirtschaftliche Interessen handelt. Die Sozialversicherung ist berufen, ein gesellschaftliches Kollektivbedürfnis schematisch zu befriedigen, während die sogenannte Privatversicherung sich mehr dem individuellen Bedürfnis des einzelnen Versicherten anpaßt und aus diesem Grunde, aber auch im betonten Gegensatz zur Sozialversicherung, vielfach auch „Individualversicherung" genannt wird. Feste Grenzen oder begriffliche Unterschiede zwischen Sozial- und Privatversicherung bestehen nicht. Versuche, den Begriff der Sozialversicherung rechtlich als eine auf einer selbständigen Ordnung öffentlichen Rechtes beruhende Personenversicherung gewisser, gesetzlich umschriebener Bevölkerungskreise[1] oder soziologisch als eine auf Gegenseitigkeit beruhende Einrichtung zum Schutze des Arbeitseinkommens[2] zu bestimmen und ihr Gebiet dementsprechend abzugrenzen, treffen bloß die augenblickliche Entwicklungsphase der Sozialversicherung, sofern man eine soziale Sachversicherung grundsätzlich verneint[3]. Als eine eminent praktische Erscheinung unterliegt aber die Sozialversicherung den jeweiligen Strömungen des sozialen Lebens und ist letzten Endes eine Funktion der jeweiligen politischen Machtverhältnisse. So ist eine örtlich und zeitlich allgemein gültige abstrakte Begriffsbestimmung und damit eine klare Abgrenzung der Sozialversicherung von der Privat- (Individual-) Versicherung kaum

---

[1] Vgl. Ehrenzweig, Privatversicherungspolitik. In: Lehrbuch der Volkswirtschaftspolitik von Mataja. Wien 1930.

[2] Vgl. Schweiger, Sozialversicherung und Wirtschaftsablauf. Münchener Dissertation 1928.

[3] Die Begriffsbestimmung der Sozialversicherung von Helpenstein (Das Versicherungsarchiv I, Nr. 6) schließt die Sachversicherung nicht grundsätzlich aus.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

möglich. Überkreuzungen und Verschiebungen von einem Gebiete in das andere innerhalb des ganzen Versicherungswesens werden stets so lange vorkommen, wie diese beiden Sektoren der Gesamtversicherung überhaupt nebeneinander bestehen.

Träger der Sozialversicherung sind in den meisten Ländern und für die meisten Versicherungszweige gesetzlich hierfür eigens geschaffene öffentlich-rechtliche Einrichtungen, hier und da aber auch private Unternehmungen, wogegen die Privat- (Individual-) Versicherung überwiegend durch private Unternehmungen betrieben wird, immerhin aber auch öffentliche gemeinwirtschaftliche Formen der Betriebe vorhanden sind, denen in einzelnen Ländern innerhalb des Versicherungswesens sogar große Bedeutung zukommt.

Vorliegende Arbeit beschränkt sich nun lediglich auf die Untersuchung der Aufgaben und modernen Organisationsformen der öffentlichen Unternehmungen im Versicherungswesen, soweit es sich um die sogenannte Privat- (Individual-) Versicherung handelt, also unter Ausschluß der Einrichtungen im Gebiete der Sozialversicherung, wie diese heute verstanden wird. Die Problematik der öffentlichen oder privaten Tätigkeit im Gebiete der Privatversicherung soll hier nicht berührt werden. Wir nehmen vielmehr den Tatbestand der öffentlichen Unternehmungstätigkeit im Rahmen des kapitalistischen Staats- und Wirtschaftslebens als gegeben an und beschränken uns, im Sinne des Arbeitsplanes des Gesamtwerkes, auf die Untersuchung der besonderen Aufgaben dieser Unternehmungen und weiter der Beziehungen zwischen den Formen ihrer Organisation und den Zwecken, denen sie bestimmungsgemäß dienen. Schließlich soll auch noch der Umfang und die Bedeutung der öffentlichen Unternehmungen innerhalb der gesamten Versicherungswirtschaft untersucht und bestimmt werden.

II. Organisationsformen und Typen der öffentlichen Versicherungsanstalten.

Zunächst die Frage der Organisationsformen der öffentlichen Versicherungsunternehmungen. Wie auf allen anderen Gebieten der öffentlichen Wirtschaftsbetätigung sind auch in der Versicherungswirtschaft wohl alle Typen der Unternehmungsformen von den reinen Verwaltungsunternehmungen bis zu den gemischtwirtschaftlichen Betrieben denkbar und, international gesehen, auch praktisch gegeben; in der

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Hauptsache, und namentlich in Deutschland, überwiegt aber in der Sachschaden- und Lebensversicherung die Form der „Anstalt". (Die öffentlichen Tierversicherungsverbände bilden eine organisatorische Ausnahme.) Darunter soll jene Organisationsform verstanden werden, bei der unter Hintansetzung des Erwerbszweckes gemeinwirtschaftliche Zwecksetzungen überwiegen. Die weitaus meisten öffentlichen Versicherungsunternehmungen sind eben auf Gegenseitigkeit der Teilnehmer gegründete Unternehmungen des öffentlichen Rechtes, die unter Ausschluß von Erwerbszwecken zum gemeinen Nutzen betrieben und in der Regel schon in ihrem Namen als „Anstalten" bezeichnet werden[4]. Allerdings sind in einzelnen Fällen kommunale Verwaltungen oder öffentliche Verbände für öffentlich-rechtliche Lebens- oder Schadensversicherungsanstalten mit Garantieverpflichtungen belastet, was aber an dem Grundsatze der Gegenseitigkeit ebensowenig ändert, wie der Umstand, daß etwa bei den öffentlichen Lebensversicherungsanstalten keine Nachschußverpflichtung besteht.

Freilich finden wir auch andere Organisationsformen wie:

1. die reinen Verwaltungsunternehmungen (etwa der Tierversicherungsverband in Baden als Abteilung des Ministeriums des Innern, die Versicherungsabteilung im lettländischen Finanzministerium, die Exportkreditversicherungsabteilung des englischen Außenhandelsamtes);

2. den autonomen Wirtschaftskörper (etwa das italienische Istituto Nazionale);

3. die öffentlichen Unternehmungen in privatrechtlichen Formen (etwa die österreichischen Landesanstalten und die Städtische Versicherungsanstalt der Gemeinde Wien in der Form der Gegenseitigkeitsanstalten oder einige deutsche öffentliche Unternehmungen in der Form von Aktiengesellschaften);

4. die gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen (etwa die türkische Monopolanstalt für Rückversicherung).

Welche dieser möglichen Organisationsformen am zweckentsprechendsten ist, hängt vor allen Dingen von den jeweiligen Aufgaben und Zielsetzungen der betreffenden Unternehmung ab. Im allgemeinen wird

---

[4] Manes charakterisiert die deutschen öffentlichen Versicherungsanstalten als Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit. Versicherungswesen. 5. Aufl. S. 126.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

man in dieser Beziehung nur die negative Feststellung machen können, daß die Frage der Organisationsform der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Versicherungswirtschaft sicherlich eine weitaus geringere Bedeutung hat, als dies etwa auf anderen Gebieten der wirtschaftlichen Tätigkeit öffentlicher Unternehmungen der Fall ist. Diese Tatsache findet ihre Begründung in dem Charakter der Versicherung als einer auf Gegenseitigkeit beruhenden wirtschaftlichen Einrichtung. Das Prinzip der Gegenseitigkeit ist ein unerläßlicher Bestandteil des begrifflichen Wesens jeder echten Versicherung und so fehlt die Gegenseitigkeit bei keiner Organisationsform der Versicherungsunternehmung, also auch nicht bei den auf Gewinn abzielenden privaten Unternehmungen, so wenig dieser Grundsatz der Gegenseitigkeit unter Umständen sichtbar oder den Beteiligten bewußt wird oder von denselben gewollt ist. Wie immer die Versicherungsgemeinschaft organisiert ist, ob nach privatwirtschaftlichen oder gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen, sie ist prinzipiell stets eine „öffentliche Einrichtung" (Adolf Wagner)[5], eine „gemeinwirtschaftliche Veranstaltung" (Wörner)[6]. Wieweit eine öffentliche Unternehmung im Gebiete der Versicherungswirtschaft die ihr gestellte Aufgabe am besten erfüllen kann, wird sonach viel weniger davon abhängen, welche Betriebsform ihr gegeben wird, denn ihrer inneren Struktur nach wird sie immer eine auf Gegenseitigkeit beruhende Einrichtung bleiben, sondern vielmehr davon abhängig sein, welche Sonderrechte ihr zuerkannt werden und auf welche Förderung sie seitens der öffentlichen Gewalt rechnen kann. Es wird also in der Versicherung weniger auf die Betriebsform der Unternehmung als auf den Grad der Monopolstellung ankommen, die der Staat einzelnen Unternehmungen einräumt. In dieser Beziehung führt die Reihe von der Organisation des Vollmonopols bis zu derjenigen der losen Beteiligung und wir können in dieser Beziehung folgende Typologie der öffentlichen Unternehmungen feststellen:

1. Staatsmonopol für sämtliche Zweige der Versicherung, und zwar: a) verbunden mit Versicherungszwang und b) ohne Obligatorium;
2. Staatsmonopol für einzelne Zweige der Versicherung, und zwar: a) verbunden mit Versicherungszwang und b) ohne Obligatorium;

---

[5] Wagner, Der Staat und das Versicherungswesen. Tübingen 1881.

[6] Wörner, Der Staat und das Versicherungswesen. Wirtschaft und Recht der Versicherung. 45. Nr. 5.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

3. öffentliche Anstalten ohne Monopolrechte im Wettbewerbe mit privaten Unternehmungen; 4. Staatsanstalten für obligatorische Rückversicherung und 5. Beteiligung des Staates oder anderer öffentlicher Körperschaften an privaten Betrieben ohne oder mit Sonderrechten. In dieser Systematik der Betriebsformen der öffentlichen Versicherungsunternehmungen drückt sich das primäre Organsiationsproblem in der Versicherung: freie Gemeinwirtschaft oder Zwangsgemeinwirtschaft, in allen seinen praktischen Lösungsformen aus.

Der Grad der Monopolstellung einer öffentlichen Unternehmung wird praktisch von den besonderen Zielen und Aufgaben abhängen, die sie erfüllen soll. Abgesehen von geschichtlichen Gründen und auch abgesehen von Einrichtungen, deren Stellung durch die politischen Organisationsgrundsätze des Staates eindeutig bedingt ist (Goßtrach in der UdSSR), können diese Aufgaben etwa sein: 1. die Gewährung eines billigen, umfassenden und verläßlichen Versicherungsschutzes (z. B. die meisten deutschen, schweizerischen und österreichischen öffentlichen Versicherungsunternehmungen); 2. die Beseitigung der Überfremdung des einheimischen Versicherungsmarktes (z. B. die Monopolanstalten einiger südamerikanischer Staaten: Uruguay, Chile, Costa-Rica); 3. die Entlastung der Zahlungsbilanz von Überweisungen an ausländische Rückversicherer (z. B. die türkische Monopol-Rückversicherungsanstalt); 4. die Gewährung des Versicherungsschutzes gegen Gefahren oder für Objekte, den die privaten Unternehmungen nicht oder zumindest allein nicht gewähren können (z. B. Elementarversicherung der kantonalschweizerischen Anstalten, Exportkreditversicherung in England und Deutschland, Seetransportversicherung im Kriege); 5. das Bestreben, die in der Versicherung angesammelten Kapitalien bestimmten Zwecken zuzuführen (z. B. die deutschen öffentlichen Lebensversicherungsunternehmungen, japanische Postversicherung); 6. die mangelnde Einsicht für die freiwillige Inanspruchnahme der Versicherung durch Zwang zu ersetzen (z. B. einige deutsche Feuerversicherungssozietäten bei ihrer Gründung, die polnische Zwangs-Feuerversicherung); 7. die Erzielung eines Ertrages aus dem Betriebe (z. B. das italienische Istituto Nazionale). Daß mehrere dieser Zielsetzungen gleichzeitig vorliegen können, ist selbstverständlich.

Je nachdem, welche Ziele durch die Errichtung einer öffentlichen Versicherungsunternehmung verfolgt werden, wird der Grad ihrer Monopolstellung bestimmt sein. Manche dieser Ziele lassen sich nur

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

unter Gewährung einer möglichst weitgehenden Monopolstellung, unter Umständen verbunden mit dem Versicherungszwang, erreichen, manche lassen sich auch ohne Monopolrechte, also im freien Wettbewerb mit den privaten Unternehmungen, verwirklichen.

Die nachfolgenden Untersuchungen der tatsächlichen Verhältnisse vor allem im Deutschen Reiche werden uns die Möglichkeit geben, festzustellen, ob und inwieweit die Betriebsform in der Versicherung für die Wirtschaftlichkeit und den Wirkungsgrad der öffentlichen Unternehmung bei der Erfüllung ihrer besonderen Aufgaben bedeutungsvoll ist, oder ob wir auf dem besonderen Gebiete der Versicherungswirtschaft einer Situation gegenüberstehen, in der die Betriebsform eine untergeordnete Rolle spielt, für die Tätigkeit der Unternehmung vielmehr andere Voraussetzungen bestimmend sind.

III. Das öffentliche Versicherungswesen in Deutschland.

Das öffentliche Versicherungswesen im Deutschen Reiche ist wie nur in wenigen Ländern entwickelt. Es bestehen heute in Deutschland 42 öffentliche Feuerversicherungsanstalten (davon 22 in Preußen) und 19 öffentliche Lebensversicherungsanstalten. Darüber hinaus ist ein Großteil der Tierversicherung letzten Endes in öffentlich-rechtlichen Formen organisiert, so daß das öffentliche Versicherungswesen in seiner Gesamtheit einen sehr wesentlichen Teil des deutschen Versicherungsbestandes umfaßt.

1. Feuerversicherung.

Die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten, die sogenannten Feuersozietäten (Brandkassen, Brandversicherungsanstalten), sind in Deutschland die ältesten und ursprünglich einzigen Feuerversicherungseinrichtungen, die zumeist durch landesherrliche Verordnungen und Akte der maßgebenden Regierungsstellen auf gemeinnütziger Grundlage errichtet wurden. Die älteste unter ihnen, die Hamburger Feuerkasse, führt ihre Entstehung bereits auf das Jahr 1676 zurück. Mangels anderer Feuerversicherungsunternehmungen besaßen sie ursprünglich ein tatsächliches Monopol. Bei dem mangelnden Verständnis der Bevölkerung wurden die Sozietäten auch mit dem Vorrecht des Versicherungszwanges ausgestattet. Daß unter den damaligen Verhältnissen diese Maßnahmen richtig waren, wird heute auch von

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

grundsätzlichen Gegnern des öffentlichen Versicherungswesens anerkannt[7], da sie die Abkehr von den mittelalterlichen primitiven Brandgilden bedeutet haben und die Grundlage für die Entwicklung des Realkreditwesens schafften, wie sie überhaupt viel dazu beigetragen haben, eine steuerfähige Bevölkerung zu erhalten.

Als im 19. Jahrhundert die private Versicherung entstand und sich rasch entwickelte, haben die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten, die vorerst nur die Gebäudeversicherung betrieben haben, ihr ursprüngliches Gebiet verlassen und nahmen auch den Betrieb der Mobiliarfeuerversicherung auf, allerdings ohne die besonderen Vorrechte für diesen Geschäftszweig zu haben, die sie für die Gebäudeversicherung besaßen. Die Westfälische Provinzial-Feuersozietät erhielt 1861 als erste öffentliche Anstalt in Preußen die Konzession zum Betriebe der Mobiliar-Feuerversicherung. Die anderen Sozietäten folgten dann in rascher Folge. Als dann die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten in Preußen durch das Gesetz vom 25. Juli 1910 auf neue Rechtsgrundlagen gestellt wurden, haben sie nacheinander auch die verschiedenen weiteren Versicherungszweige in ihr Geschäftsgebiet einbezogen. Nachfolgende Tabelle zeigt die heute bestehenden öffentlichen Feuerversicherungsanstalten, ihren Charakter als Zwangs- oder Wettbewerbsanstalten und die von ihnen betriebenen Versicherungszweige.

In rechtlicher Beziehung müssen wir unterscheiden zwischen a) der staats- und verwaltungsrechtlichen Stellung der Sozietäten und b) ihrer Rechtsstellung zu den Versicherungsnehmern.

(Tabelle siehe S. 562.)

a) In staats- und verwaltungsrechtlicher Beziehung können wir vier Arten von Sozietäten unterscheiden: 1. Staatsanstalten, 2. Provinzanstalten, 3. städtische Anstalten, und 4. landschaftliche Anstalten[8].

Die Provinzialanstalten sind entweder reine Provinzialanstalten oder selbständige Provinzialanstalten.

Die reinen Provinzialanstalten werden durch den Landeshauptmann oder einen der oberen Landesbeamten, Landesrat, ähnlich wie alle

---

[7] Vgl. Das öffentliche Versicherungswesen. In: Die öffentliche Hand in der privaten Wirtschaft. Berlin 1926. S. 151.

[8] Über die Rechtsverhältnisse, Satzungen und Verwaltung jeder einzelnen Anstalt sind ausführliche Angaben im Jahrbuch für die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten in Deutschland enthalten. 7. Bd. Berlin 1923.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die deutschen öffentlich-rechtlichen Feuerversicherungsanstalten*.

Name der Anstalt:	Anstaltsform	Betriebene Versicherungszweige:
1. Feuersozietät für die Provinz Ostpreußen, Königsberg	W.	F., E.-D., G., W.
2. Feuersozietät der Provinz Brandenburg, Berlin . .	W.	F., E.-D., Wei., Hg.
3. Pommersche Feuersozietät, Stettin	W.	F., E.-D., Wei., H., K.
4. Stettiner öffentliche Feuerversicherungsanstalt, Stettin	Z. u. W.	F.
5. Städt. Feuerversich.-Anstalt zu Stralsund, Stralsund	Z.	F.
6. Feuersozietät Grenzmark, Schneidemühl	W.	F., E.-D.
7. Niederschlesische Provinzial-Feuersozietät, Breslau .	W.	F., E.-D., V., Wei., Hg
8. Oberschlesische Provinzial-Feuersozietät Ratibor . . .	W.	F., E.-D., V., Hg., W.
9. Städte-Feuersozietät der Provinz Sachsen, Merseburg	W.	F., H., E.-D., W., A.
10. Land-Feuersozietät der Provinz-Sachsen, Magdeburg	W.	F., Wa., E.-D., Wei., A. H., K., Hg.
11. Schleswig-Holsteinische Landesbrandkasse, Kiel . . .	W.	F., E.-D., Wa., G., W.
12. Landschaftliche Brandkasse Hannover, Hannover . .	W.	F., E.-D., Hg., W.
13. Westfälische Provinzial-Feuersozietät, Münster i. W. .	W.	F., Wa., E.-D., G., W. M., V.
14. Hessische Brandversicherungsanstalt in Kassel	Z. u. W.	F., E.-D., G., W.
15. Nassauische Brandversicherungsanstalt, Wiesbaden .	Z. u. W.	F.
16. Nassauische Landesversicherungsbank, Wiesbaden . .	W.	U., H., K., F., E.-D., G. W., Hg., A.
17. Provinzial-Feuerversicherungs-Anstalt der Rheinprovinz, Düsseldorf	W.	F., E.-D., G., W., V., M. H., Hg., K.
18. Städtische Feuersozietät von Berlin, Berlin	Z. u. W.	F.
19. Thüringische Landesbrandversicherungs-Anstalt, Gotha	Z. u. W.	F.
20. Braunschweig. Landesbrandvers.-Anst., Braunschweig	Z.	F.
21. Braunschweig. öff. Mobiliarvers.-Anst., Braunschweig	W.	F., E.-D., A., Hg.
22. Lippische Landesbrandversicherungs-Anstalt, Detmond	Z. u. W.	F., U., H., E.-D.
23. Städt. Feuerversicherungs-Anstalt in Breslau, Breslau	Z. u. W.	F.
Ostfriesische Landschaftliche Brandkasse:		
24. a) für Städte und Flecken, Aurich	Z.	F.
25. b) für das platte Land, Aurich	Z.	F.
26. Hohenzollernsche Feuerversich.-Anstalt, Sigmaringen .	Z.	F.
27. Bayerische Landes-Brandversich.-Anstalt, München .	M.	F.
28. Bayerischer Versicherungsverband, München	W.	F., E.-D., K., U., H.
29. Landesbrandvers.-Anst. f. d. Freistaat Sachsen, Dresden	Z. u. W.	F., E.-D.
30. Württemberg. Gebäudeversicherungsanstalt, Stuttgart	Z.	F.
31. Badische Gebäudeversicherungsanstalt, Karlsruhe . .	Z.	F.
32. Hessische Brandversicherungs-Anstalt in Darmstadt . .	Z.	F.
33. Hamburger Feuerkasse, Hamburg	Z. u. W.	F., St., Hg.
34. Ritterschaftl. Brandversich.-Anstalt zu Rostock, Rostock	W.	F., E.-D.
35. Brandversich.-Ges. d. mecklenburgischen Städte, Rostock	W.	F.
36. Mecklenburg. Domanial-Brandversich.-Anst., Schwerin	Z. u. W.	F.
37. Städtische Brandversicherungs-Gesellschaft in Wismar	W.	F.
38. Rostocker Brandkasse	W.	F.
39. Oldenburgische Landesbrandkasse, Oldenburg	Z.	F.
40. Anhaltische Landesbrandkasse, Dessau	Z. u. W.	F., E.-D.
41. Lübecker Brandkasse, Lübeck	W.	F.
42. Staatliche Feuerversicherung in Bremen	Z.	F.

Versicherungszweige: Feuer = F., Einbruchdiebstahl = E.-D., Glasversicherung = G., Wasserleitungsversicherung = W., Hagelversicherung = Hg., Sturmversicherung = St., Weideviehdiebstahl = Wei., Haftpflichtversicherung = H., Kaskoversicherung = K., Viehlebensversicherung = V., Aufruhrversicherung = A., Waldversicherung = Wa., Krankenversicherung = Kr., Mietverlustversicherung = M., Betriebsverlustversicherung = B., Unfallversicherung = U., Lebensversicherung = L.

Anstaltsform: Zwangs- (Z.), Monopol- (M.) und Wettbewerbsanstalt (W.).

* Nach Riebesell, im Wirtschafts-Jahrbuch für Industrie und Handel des Deutschen Reiches, Leipzig 1931.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

anderen provinziellen Institute verwaltet. Die selbständigen Provinzialanstalten werden von Direktoren geleitet, die ebenso wie die übrigen Beamten zwar Provinzialbeamte sind und dem Landeshauptmann (Landesdirektor) unterstehen, jedoch nicht zu den oberen Beamten der unmittelbaren Provinzialverwaltung gehören. Selbständige Provinzialanstalten sind zum Beispiel die Rheinische und Westfälische Feuersozietät.

Die städtischen Anstalten sind im allgemeinen in den Rahmen der Stadtverwaltung eingefügt und werden in der Regel von besonderen Deputationen mitverwaltet. Sie stellen grundsätzlich auf Gegenseitigkeit beruhende Vereinigungen der Hauseigentümer dar. Städtische Feuersozietäten bestehen noch in Berlin, Breslau, Stettin, Stralsund und anderen Städten.

Die landschaftlichen Anstalten werden in Verbindung mit landschaftlichen Kreditinstituten verwaltet. Die oberste Leitung der Anstalten steht entweder einem Landschaftsdirektor oder einem von den Landschaften eingesetzten oder bestätigten besonderen Anstaltsleiter zu.

Die Errichtung, Zweckbestimmung und Verwaltung der öffentlichen Feuerversicherungsanstalten ist reichsgesetzlich nicht geregelt, vielmehr unterliegt die diesbezügliche Regelung dem Rechte der einzelnen Länder. Demzufolge ist die Rechtsstellung und Organisation in den Einzelstaaten verschieden. Wir können in dieser Beziehung das preußische Gesetz, betreffend die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten vom 25. Juli 1910 (Preußische Gesetzessammlung 1910, S. 241) als typisch ansehen. Man wird die wesentlichen Bestimmungen dieses Gesetzes mutatis mutandis auch auf die außerpreußischen öffentlichen Feuerversicherungsgesellschaften anwenden können. Grundsätzliche Abweichungen der einschlägigen Gesetze anderer Staaten rühren vor allen Dingen daher, daß in den anderen Staaten zumeist nur eine einzige Anstalt in Frage kommt, während in Preußen 22 Anstalten bestehen, und weiter, daß die außerpreußischen Anstalten in der Hauptsache Monopolanstalten sind, was bei den preußischen Anstalten nur vereinzelt der Fall ist.

Die wesentlichen Bestimmungen dieses Gesetzes sind: a) Die Errichtung und Auflösung öffentlicher Feuerversicherungsanstalten bedarf der landeshoheitlichen Genehmigung. Derselben Genehmigung bedarf auch die Vereinigung mehrerer Anstalten des öffentlichen Rechtes. b) Öffentliche Feuerversicherungsanstalten sollen nur im Interesse des gemeinen Nutzens errichtet werden und nicht Erwerbszwecken dienen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

In erster Reihe sind sie zum Betriebe der Gebäude-Feuerversicherung bestimmt. Mit Genehmigung des Ministers des Inneren dürfen sie aber auch andere Zweige der Schadenversicherung: Mobiliarversicherung, Einbruchdiebstahl-, Wasserleitungs-, Glas- usw. -Versicherung betreiben. Von dieser Befugnis haben die meisten preußischen Feuerversicherungsanstalten tatsächlich Gebrauch gemacht, während die außerpreußischen Gesellschaften auch heute noch zumeist lediglich die Feuerversicherung betreiben. Die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten sind territorial gegliedert, indem jede Anstalt ein bestimmtes, festumgrenztes Geschäftsgebiet hat. In Preußen bestehen 22 Anstalten, deren Geschäftsgebiet entweder das ganze Verwaltungsgebiet einer Provinz oder Teile von Provinzen oder einzelne Städte umfaßt. In den meisten anderen Staaten besteht lediglich je eine Anstalt mit Wirkung auf das Gesamtgebiet des betreffenden Staates. c) Das Gesetz hat für die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten in bezug auf den Betrieb der Gebäudeversicherung eine Reihe historisch überlieferter und in der besonderen Stellung der Anstalten auf diesem Gebiete begründeter Vorrechte festgelegt. Es handelt sich hierbei um die Freiheit von Stempelsteuern und Gerichtsgebühren, Gleichstellung der Versicherungsbeiträge, Aufnahmekosten und Ordnungsstrafen hinsichtlich der Beitreibung mit den öffentlichen Abgaben, Gleichstellung der Versicherungsbeiträge in der Zwangsversicherung und -Verwaltung mit den gemeinen Lasten, bevorrechtigte Stellung der Versicherungsbeiträge im Konkurs, Unterstützung und Auskunftserteilung durch die öffentlichen Behörden gegen Erstattung der baren Auslagen. Etwaige weitergehende Berechtigungen, die bereits früher bestanden, z. B. Zwangsrechte usw. bleiben bestehen. d) Diese Vorrechte bilden den Angleich für gewisse Verpflichtungen: Förderung der Feuersicherheit, Fortsetzung der Gebäudeversicherung zum Zwecke der Sicherung des Grundkredites auch im Falle des Besitzwechsels und nicht pünktlicher Beitragszahlung, grundsätzlicher Annahmezwang für Gebäude. Die öffentlichen Anstalten haben jedes Gebäude in Deckung zu nehmen, die richtige Versicherungssumme durch Taxe festzustellen und in der Regel allen Realberechtigten, also nicht bloß jenen, die ihr Recht angemeldet haben, Schutz zu gewähren. Die Haftung beginnt bei den Sozietäten mit dem Eingange des schriftlichen Antrages bei den örtlichen Verwaltungsstellen, ohne Rücksicht auf die Zahlung des Beitrages. e) Hinsichtlich der Verwaltung ist zu sagen, daß die Feuersozietäten Körperschaften des öffentlichen

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Rechtes sind, denen die Eigenschaft des Kaufmannes nicht zusteht. Die Beamten haben die Rechte und Pflichten mittelbarer Staatsbeamter. Die Wahl des Anstaltsleiters bedarf in der Regel der staatshoheitlichen Genehmigung. Neben der Anstaltsleitung besteht bei den Feuersozietäten auch ein Verwaltungsrat, dessen Mitglieder mit Ausnahme des Vorsitzenden und dessen Stellvertreters ausschließlich dem Kreise der Versicherungsnehmer zu entnehmen sind. Die Mitglieder werden durch den Provinzialausschuß, Landtag usw. gewählt. Der Verwaltungsrat ist zur Mitwirkung bei allen wichtigen Angelegenheiten berufen. Nach dem Gesetz braucht ihm wohl nur gutachtende Stellung eingeräumt zu werden; die Satzungen der einzelnen Anstalten haben ihn aber fast durchweg mit beschlußfassendem Rechte ausgestattet, und bei einzelnen Anstalten bildet er die Berufungsinstanz gegen Verfügungen der Anstaltsleitung. Im Wege des Verwaltungsrates üben die Versicherungsnehmer ein gewisses Mitbestimmungsrecht auf die Führung der Anstalt.

Die staatliche Aufsicht über die Feuerversicherungssozietäten wie über die öffentlich-rechtlichen Versicherungsanstalten überhaupt üben im Sinne des Gesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen vom 12. Mai 1901, § 119, die zuständigen Landesregierungsstellen, in der Regel die Ministerien des Innern aus.

In verwaltungsrechtlicher und organisatorischer Beziehung führt Wessels[9] noch folgendes aus:

Verwaltung und innerer Betrieb der öffentlichen Feuerversicherungsanstalten unterscheiden sich in verschiedenen Punkten von denen der privaten Versicherungs-Aktien- oder Gegenseitigkeitsgesellschaften. Tarifierung, Beitragsberechnung und -einziehung, Verbuchung, Statistik und Schadenregulierung stimmen, namentlich bei den sogenannten Wettbewerbsanstalten, in mancher Hinsicht mit denen der privaten Gesellschaften überein.

Die Berechnung und Erhebung der Versicherungsbeiträge erfolgt entweder im Umlageverfahren ähnlich wie bei den privaten Gegenseitigkeitsanstalten oder durch Festsetzung bestimmter Beiträge (Prämien) ohne Nachschußpflicht der Versicherten, wie bei den privaten Aktiengesellschaften.

Die örtlichen Geschäfte: z. B. Führung der Gebäudekataster und der Versicherungsregister, Mitwirkung bei der Aufnahme von Versiche-

[9] Wessels, Die Organisation der öffentlichen Feuerversicherung. Berlin 1922.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

rungen, teilweise auch bei der Schadenfeststellung, Einziehung der Beiträge, Auszahlung der Brandentschädigungsgelder, werden zum Teil von den Ortsbehörden, Gemeindevorstehern, Amtmännern, Bürgermeistern usw., zum Teil von besonderen Geschäftsführern geführt.

Die Zentralbehörden, denen die Leitung und Verwaltung der öffentlichen Anstalten obliegen, sind meistenteils bürokratisch: mit einer Person, dem Generaldirektor, als grundsätzlich allein verantwortlicher Spitze, selten kollegialisch: mit mehreren Personen als nach außen hin verantwortlichen Leitern organisiert.

Einzelheiten der Organisation, Verwaltung und Rechtsgrundsätze der öffentlichen Feuerversicherungsanstalten enthalten die Satzungen der Anstalten. Die heutigen Satzungen gelten nur für das jeweilige Geschäftsgebiet der Anstalten und nur für deren Versicherte oder zum Abschluß der Versicherung Verpflichteten. Sie enthalten inhaltlich insbesonders Bestimmungen über Sitz, Zweck und Gebiet der Anstalt, über Zusammensetzung, Wahl und Befugnisse ihrer Organe, über etwaige Nachschußpflicht und Beitragseinziehung, Sicherheitsfonds, Vermögen, Gebäudeabschätzung, Brandschadenregulierung, Schutz des Realkredites usw.

b) In bezug auf die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Versicherungsanstalten zu den Versicherungsnehmern ist in § 192 VVG vorgesehen, daß bei den öffentlichen Feuerversicherungsanstalten, die mit Zwangs- und Monopolrechten ausgestattet sind, soweit es sich um Wagnisse handelt, die von diesen Rechten betroffen werden, also grundsätzlich bei Gebäudeversicherungen, die landesgesetzlichen Vorschriften allein maßgebend sein sollen, während für die übrigen Anstalten die Vorschriften des VVG, soweit sie die Vertragsfreiheit beschränken, keine Geltung haben.

Für alle Gebäudeversicherungen sind daher bei den öffentlichen Feuerversicherungsanstalten nur die allgemeinen Bedingungen und Satzungen maßgebend; das VVG hat nur insoweit Geltung, als es Lücken der allgemeinen Bedingungen ausfüllt; es gilt nur subsidiär[10].

Für Mobiliarversicherungen und andere der Annahmepflicht nicht unterworfene Wagnisse hat auch bei den öffentlichen Feuerversicherungsanstalten das VVG volle Geltung.

---

[10] Vgl. Hellweg, Rechtsfragen der öffentlichen Feuerversicherung. Berlin 1922.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Über den Umfang und die Bedeutung der öffentlichen Feuerversicherungsanstalten innerhalb des deutschen Versicherungswesens stehen lediglich aus der Vorkriegszeit gute vergleichende Statistiken zur Verfügung. Bezüglich der öffentlichen Anstalten sind namentlich sehr ausführliche Statistiken enthalten im Jahrbuch für die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten, 7. Bd., Berlin 1923. Der statistische Dienst der privaten Versicherungsanstalten ist in der Nachkriegszeit wesentlich eingeschränkt worden; namentlich fehlen Bestandsnachweisungen, und man muß sich als Vergleichsmaßstab lediglich auf die Beitragseinnahmen beschränken.

Nachfolgende Tabelle (Beilage 2), zusammengestellt von Vatke[11], gibt eine gute Übersicht über die in Betracht kommenden Versicherungswerte, die erhobenen Beiträge und die gezahlten Schadensvergütungen in den Vorkriegsjahren. Alle Ziffern beziehen sich auf das selbst abgeschlossene deutsche Geschäft. Nach dieser Tabelle war der Anteil der öffentlichen Feuerversicherungsanstalten im Mittel der Jahre 1904 bis 1913, gemessen an den Versicherungssummen, 37,6%, während die privaten Aktiengesellschaften 54,7%, die privaten Gegenseitigkeitsvereine 7,7% des gesamten Geschäftes repräsentierten. An den Beiträgen gemessen, verschiebt sich das Verhältnis etwas zuungunsten der öffentlichen Anstalten, da von den Gesamtbeiträgen aller Versicherungsträger in den Jahren 1904—1913 von 2697,22 Millionen nur 905,50 Millionen, also rund 33⅓%, auf die öffentlichen Versicherungsunternehmungen entfallen. Nach beiden Maßstäben ist immerhin der Anteil der öffentlichen Versicherungsanstalten an dem gesamten Feuerversicherungsgeschäft außerordentlich groß.

Seit Kriegsbeginn veröffentlichen die privaten Gesellschaften keine Bestandsziffern mehr, so daß aus der Nachkriegszeit lediglich die Beitragseinnahmen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung stehen. Nachfolgende Tabelle zeigt nun die Prämieneinnahmen und bezahlten Schäden der öffentlichen Feuerversicherungsanstalten einerseits und der in- und ausländischen Privatgesellschaften andererseits aus dem direkten deutschen Feuerversicherungsgeschäft in den Jahren 1927 bis 1929[12]:

---

[11] Vatke, Die Verstaatlichung des Feuerversicherungswesens. Berlin 1919.

[12] Die Ziffern bezügl. der öffentlichen Anstalten sind den Berichten von Lackner im Assekuranz-Jahrbuch, diejenigen der privaten Gesellschaften den Statistiken des Reichsaufsichtsamtes entnommen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Versicherungsbestand, Beiträge und Schadenzahlungen aller Versicherungsträger im direkten deutschen Feuerversicherungsgeschäfte

	Jahr	Vers.-Best.	Beiträge bzw. Prämien	‰ des Vers.-Best.	Schäden in 1000 M	‰ des Vers.-Best.	% der Beiträge
		in 1000 Mark					
I. Öffentliche Anstalten	1904	58 323 894	78 987	1,39	64 370	1,13	81,5
	1905	60 766 889	74 785	1,26	52 734	0,89	70,5
	1906	63 480 156	84 237	1,36	60 286	0,97	71,6
	1907	66 347 484	81 564	1,26	57 741	0,89	70,8
	1908	69 374 291	92 054	1,36	66 519	0,98	72,3
	1909	72 271 094	88 487	1,25	61 796	0,87	69,8
	1910	75 522 081	91 419	1,24	62 445	0,85	68,3
	1911	78 963 013	103 540	1,34	87 292	1,13	84,3
	1912	82 504 020	101 794	1,26	76 459	0,95	75,1
	1913	86 356 248	108 630	1,29	78 322	0,93	72,1
	1904/13	713 909 171	905 508	1,27	667 964	0,93	73,8
II. Private Gegenseitigkeitsvereine			*				
	1904	11 923 766	15 725	1,32	11 028	0,93	70,1
	1905	12 283 899	15 180	1,24	9 775	0,80	64,4
	1906	12 890 336	16 320	1,27	10 089	0,79	61,8
	1907	13 774 339	17 650	1,28	11 639	0,85	65,9
	1908	14 412 866	18 500	1,28	12 342	0,86	66,7
	1909	14 954 180	18 800	1,26	12 653	0,85	67,8
	1910	15 656 776	19 700	1,26	12 718	0,82	64,5
	1911	16 348 436	22 310	1,36	17 173	1,05	76,9
	1912	17 058 415	21 830	1,28	13 632	0,80	61,7
	1913	17 743 650	22 730	1,28	15 116	0,85	66,5
	1904/13	147 046 663	188 745	12,6	126 165	0,86	66,8
III. Aktiengesellschaften	1904	85 307 224	136 452	1,60	81 545	0,95	59,7
	1905	89 570 821	142 519	1,59	74 991	0,84	52,6
	1906	93 666 551	148 189	1,59	78 402	0,84	52,9
	1907	97 475 537	153 319	1,57	86 563	0,89	56,4
	1908	102 137 508	158 308	1,55	93 854	0,92	59,3
	1909	105 515 078	162 144	1,54	86 576	0,82	53,4
	1910	109 576 502	170 332	1,55	88 065	0,80	51,8
	1911	114 163 701	175 606	1,52	127 158	1,11	73,2
	1912	118 631 114	178 019	1,50	102 896	0,87	57,8
	1913	131 897 133	180 075	1,48	111 603	0,91	62,0
	1904/13	1 037 959 169	1 602 963	1,54	931 653	0,90	58,2
I.—III. zusammen	1904	155 554 884	231 164	1,48	156 943	1,01	76,9
	1905	162 621 609	232 494	1,43	137 500	0,85	59,1
	1906	170 037 043	248 746	1,46	148 777	0,87	59,8
	1907	177 579 360	252 533	1,42	155 943	0,88	61,8
	1908	185 960 665	268 862	1,45	172 715	0,93	64,2
	1909	192 740 352	269 431	1,39	161 025	0,83	59,0
	1910	200 755 359	281 451	1,40	163 328	0,81	57,9
	1911	209 475 150	299 456	1,43	231 623	1,11	77,3
	1912	218 193 549	301 643	1,38	192 987	0,88	64,3
	1913	225 997 031	311 435	1,37	205 041	0,91	65,8
	1904/13	1 898 915 003	2 697 216	14,2	1 725 782	0,91	64,0

* Abzüglich der Überschußanteile der Versicherungsnehmer.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

	Prämieneinnahmen in 1000 RM				Schadenzahlungen in 1000 RM			
	öffentl. Anstalten	inländ. Privatgesellschaft.	ausländ. Privatgesellschaft.	insgesamt	öffentl. Anstalt.	inländ. Privatgesellschaft.	ausländ. Privatgesellschaft.	insgesamt
1927	177 874	226 006	18 875	422 755	104 299	96 353	11 741	212 393
1928	179 413	238 171	20 607	438 191	112 513	118 918	14 484	245 915
1929	180 167	240 976	22 858	444 001	136 475	139 038	18 918	294 431

Danach ist der Anteil der öffentlichen Feuerversicherungsanstalten an den Gesamtprämien gegenüber der Vorkriegszeit nicht unerheblich gestiegen; er beträgt jetzt über 40% gegen 33⅓% in der Vorkriegszeit.

Über die Entwicklung der öffentlichen Anstalten für sich geben nachfolgende Bestandsziffern Auskunft:

	Gesamthaftsumme in Milliarden RM						
	1913	1924	1925	1926	1927	1928	1929
in Preußen	47,2	72,4	81,1	84,9	89,9	95,6[13]	101,4
im übrigen Deutschland . .	39,1	63,5	84,4	81,4	89,4	94,7	99,1[13]
	86,3	135,9	165,5	166,3	179,4	190,3	200,5

Danach beträgt die Vermehrung des Versicherungsbestandes aller öffentlichen Feuerversicherungsanstalten bis Ende 1929 gegenüber dem Vorkriegsbestand Ende 1913 (Steigerung jeweils zum Vorkriegsbestande):

1924/1913	57,95%
1925/1924	21,39%
1926/1925	0,49%
1927/1926	7,84%
1928/1927	6,10%
1929/1928	5,51%
1929/1913	132,61%

Dabei ist zu berücksichtigen, daß in dem Vorkriegsbestand auch der auf die auf Grund des Friedensvertrages abgetretenen Gebiete entfallende Bestand enthalten ist.

Was nun die Leistungen der öffentlichen Feuersozietäten betrifft, so zeigt die obige Tabelle aus der Vorkriegszeit, daß die Feuerversicherungsanstalten an Entschädigungen im Durchschnitt der Jahre 1904 bis 1913 73,8% der angegebenen Beiträge zur Auszahlung gebracht haben, während die privaten Gegenseitigkeitsanstalten an Schäden 66,8% und die Aktiengesellschaften 58,2% der Beiträge in der Form von Schadenzahlungen an die Versicherungsnehmer zurückerstattet haben. Freilich ist hier ein unmittelbarer Vergleich zwischen privaten

[13] Einschließlich Danziger Feuersozietät.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

und öffentlichen Anstalten deswegen nicht möglich, weil die privaten Gesellschaften, denen weder Monopolrechte noch Zwangsmittel zur Beitreibung der Prämien zur Verfügung stehen, und die auch nicht auf die tätige Mitwirkung der Behörden rechnen können, selbstverständlich mit viel höheren Verwaltungskosten arbeiten müssen als die Feuersozietäten. Immerhin, selbst wenn man die erwähnten Vorteile der Feuersozietäten in Anrechnung bringt, gelangt man doch zu der Folgerung, daß die Feuersozietäten ihrer Aufgabe, der Bevölkerung einen guten und billigen Versicherungsschutz zu gewähren, vollkommen entsprechen. Zu diesem Ergebnis muß man nicht nur auf Grund der Entschädigungsquote gelangen, sondern auch dann, wenn man die anderen großen und besonderen Aufgaben der Feuersozietäten, die Schadensverhütung und Brandbekämpfung in Betracht zieht. Man kann sagen, daß gerade auf diesem Gebiete die deutschen öffentlichen Feuerversicherungsanstalten sich außerordentlich große Verdienste um die Erhaltung des Volksvermögens erworben haben. Namentlich was die Feuersozietäten in Hannover, Kiel, Münster, Berlin (Brandenburger) geleistet haben, ist richtunggebend geworden weit über die Grenzen des Deutschen Reiches. Auch in der Neuwertversicherung im Brandfalle haben die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten bahnbrechend gewirkt, während andererseits in der modernen Ausgestaltung des Betriebes und in der Handhabung der Feuerversicherungstechnik die Sozietäten von den privaten Gesellschaften vieles übernommen haben.

Schließlich zeigt nachfolgende Tabelle die Entwicklung der Kapitalbildung und -anlage bei den Feuersozietäten:

	1913 33 Anstalten		1926 36 Anstalten		1927 39 Anstalten		1928 39 Anstalten	
	in 1000 RM	%	in 1000 RM	%	in 1000 RM	%	in 1000 RM	%
Grundbesitz . .	13 053	5,60	14 894	13,26	15 520	10,79	15 700	9,28
Hypotheken usw.	26 640	11,44	15 967	14,21	21 593	15,00	26 974	17,13
Wertpapiere . .	133 989	57,53	31 552	28,09	42 319	29,40	46 776	27,66
Darlehen auf Wertpapiere .	395	0,17	82	0,07	48	0,03	50	0,03
Darlehen an öffentl. Körperschaften . . .	39 670	17,03	23 788	21,18	37 647	26.16	50 330	29,76
Aktien	—	—	412	0,37	724	0,50	904	0,53
Wechsel	—	—	13	0,01	33	0,02	1	—
Sonstige Kapitalanlagen . .	19 174	8,23	25 623	22,81	26 046	18,10	26 402	15,61
	232 921	100,00	112 331	100,00	143 930	100,00	169 137	100,00

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Die Gesamtsumme der Kapitalanlagen hat sich danach in den beiden letzten Jahren gegenüber 1926 um 56,8 Millionen oder rund 50% erhöht. Die Steigerung gegenüber 1927 betrug 25,2 Millionen oder rund 18%. Trotz der bemerkenswerten Zunahme der letzten Jahre ist allerdings der Stand von 1913 noch nicht erreicht. Die Summe der Kapitalanlagen Ende 1928 betrug erst rund 73% der Anlagen von 1913.

Über die Tätigkeit der öffentlichen Feuerversicherungsanstalten in den übrigen Versicherungszweigen (Unfall, Haftpflicht, Kraftfahrzeug, Einbruchdiebstahl, Wasser) stehen leider keine verläßlichen Statistiken zur Verfügung[14]. Lediglich über die Hagelversicherung, die von einigen öffentlichen Anstalten getrennt von den übrigen Zweigen verwaltet wird, können Übersichten gegeben werden[15]. Seit 1928 sind die Feuersozietäten der Provinz Brandenburg, die Niederschlesische Provinzial-Feuersozietät, Oberschlesische Provinzial-Feuersozietät, Landfeuersozietät der Provinz Sachsen, Landschaftliche Brandkasse Hannover und die Provinzial-Feuerversicherungsanstalt der Rheinprovinz zu dem öffentlich-rechtlichen Hagelversicherungsverband zusammengeschlossen, in dem diese Anstalten eine technische Gemeinschaft bilden. Der Betrieb des Hagelversicherungsverbandes erstreckt sich auf die auf Gegenseitigkeit beruhenden Versicherungen seiner Mitglieder.

Außerdem hat der Verband seit 1929 den Hagelversicherungsbetrieb auch im Gebiete der Lippischen Landesbrandversicherungsanstalt in Detmold aufgenommen.

Der Versicherungsbestand des Verbandes verteilte sich Ende 1929 wie folgt:

	Anzahl der Versicherungen	Versicher.-Summe in 1000 RM	Grundbeiträge in 1000 RM
ohne Nachschußrückversicherung . . .	7 381	41 875	473
mit Nachschußrückversicherung	25 473	142 958	1 353
	32 854	184 834	1 826

Der Durchschnitt der Versicherungssumme für eine Versicherung betrug 5625 RM. Der Durchschnittssatz an Grundbeiträgen stellte sich

[14] Biedermann hat hierüber im Versicherungslexikon (3. Auflage, 1930) einige Ziffern veröffentlicht.

[15] Nach den Berichten von Lackner im Assekuranz-Jahrbuch. Bd. 46—50.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

für 100 RM Versicherungssumme auf 0,988 RM. Der Zuschlag für Nachschußversicherung betrug 609272 RM.

Die gesamten Beitragseinnahmen (Grundbeitrag, 110% Nachschuß und Zuschlag für Nachschußrückversicherung) betrugen ausschließlich Versicherungssteuer 2957428 RM.

Die Schadenvergütungen betrugen in 3343 Fällen 2846293 RM, die Schadenregulierungskosten 89207 RM, zusammen also 2935500 RM.

Außer dem Versicherungsbestande des Verbandes haben einzelne seiner Mitglieder (einschließlich der Braunschweigischen Mobiliarversicherungsanstalt) einen Bestand zu festem Beitrag aufzuweisen von zusammen 8505 Versicherungen mit 607337 RM.

Der Gesamtbestand der öffentlichen Hagelversicherung (mit Ausnahme des der Bayerischen Landes-Hagelversicherungsanstalt) betrug:

Jahr	Anzahl der Versicherten	Vers.-Summe in 1000 RM	Grundbeitrag in 1000 RM	Anzahl der Schäden	Schadenvergütung einschließl. Regul.-Kosten in 1000 RM
1929	41 359	248 774	2 434	3 888	3 436
1928	37 348	235 553	2 347	3 495	1 655
somit 1929	4 011	13 187	87	393	1 781

Die Ergebnisse der Bayerischen Landes-Hagelversicherungsanstalt stellen sich für die gleichen Jahre wie folgt:

Jahr	Versicherte	Vers.-Summen in 1000 RM	Beitrag samt Nachschuß 1000 RM	Nachschuß in % d. Grundbeitrages	Geschädigte	Schadenvergütung einschl. Schützungskosten in 1000 RM
1929	90 235	175 836	4 154	33	22 418	14 382
1928	84 194	158 627	3 185	33	23 726	5 983
somit 1929	6 041	17 236	969	—	1 308	8 399

Einschließlich der Bayerischen Anstalt bestanden somit bei allen öffentlichen Anstalten 1928 121542 Versicherungen über 394,18 Millionen RM, 1929 131594 Versicherungen über 424,64 Millionen RM, während der Bestand der unter Reichsaufsicht stehenden privaten Gesellschaften 1928 423246 Versicherungen über 2804,90 Millionen RM, 1929 438044 Versicherungen über 2841,15 Millionen RM umfaßte.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

2. Lebensversicherung.

Die öffentlich-rechtliche Lebensversicherung ist in Deutschland im Gegensatz zur öffentlichen Feuerversicherung eine noch junge Einrichtung. Wenn man von wenigen, bereits früher bestehenden Einrichtungen dieser Art absieht, die in ihren Zwecksetzungen und Tendenzen von den heutigen öffentlich-rechtlichen Lebensversicherungsanstalten völlig verschieden waren, so entfällt die Errichtung der ersten deutschen öffentlichen Lebensversicherungsanstalt im heutigen Sinne in das Jahr 1910. Die ganze Entwicklung der öffentlichen Lebensversicherung hat also nur zwei Jahrzehnte hinter sich. Die bereits früher bestandenen Einrichtungen ähnlicher Art, wie Pensionsanstalten für Beamte, Lehrer und Geistliche, die Preußische und Sächsische Rentenanstalt, die Lebensversicherungsanstalt für Armee und Marine (die heutige Beamtenversicherungsanstalt) waren entweder als Zwangsanstalten oder als auf gewisse Berufe beschränkte Einrichtungen ursprünglich grundsätzlich verschieden von den öffentlichen Anstalten im heutigen Sinne.

Den Anlaß zur Gründung von öffentlichen Lebensversicherungsanstalten gab der Gedanke: durch Schuldenentlastung der Landwirtschaft zu helfen. Es war dabei die Erwägung entscheidend, daß die Lebensversicherung eines der wichtigsten Mittel der Kapitalansammlung ist, die Lebensversicherungsgesellschaften verwalten einen sehr erheblichen Teil des sozialen Sparkapitals und demzufolge ist es lediglich eine Frage der Kapitalleitung und der Anlagepolitik, die bei den Lebensversicherungsgesellschaften angesammelten Kapitalien zum Teil in den Dienst der agrarischen Entschuldungsaktion zu stellen. Man hat zunächst versucht, in diesem Sinne mit den privaten Versicherungsgesellschaften ein Einverständnis zu erzielen und erst nachdem die diesbezüglichen Verhandlungen zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt haben, wurde die erste öffentlich-rechtliche Versicherungsanstalt der Provinz Ostpreußen 1910 gegründet[16]. Das Beispiel Ostpreußens fand bald Nachahmung in einer Anzahl anderer Provinzen, so daß schon im nächsten Jahre die Provinzialverbände von Westpreußen, Pommern, Posen und Schlesien im Vereine mit den Landschaften ihres Bezirkes gleichfalls öffentliche Lebensversicherungsanstalten errichten, die ihre

[16] Vgl. Hensel, Die öffentliche Lebensversicherung. In: Ehrenzweigs Assekuranz-Jahrbuch. Bd. 46—49.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Zweckbestimmung und ihren Aufgabenkreis in den Satzungen gleichlautend wie folgt festgestellt haben:

„Die Lebensversicherungsanstalt der Provinz ..... ist eine nicht zu Erwerbszwecken, sondern im Interesse des gemeinen Nutzens zur Förderung der allgemeinen Wohlfahrt, insbesondere auch zur Verminderung der Verschuldung, Befestigung des Grundbesitzes, Seßhaftmachung der Bevölkerung und Hebung ihres Wohlstandes errichtete Provinzialanstalt zum Betriebe aller Arten der Lebensversicherung."

Heute bestehen einschließlich der in der Form der Aktiengesellschaft gegründeten „Deutschen Versorgungsanstalt" in Stuttgart 18 öffentliche Lebensversicherungsanstalten, die in dem Verband öffentlicher Lebensversicherungsanstalten in Deutschland zusammengefaßt sind, welcher als eine technische und organisatorische Zentrale und als eine Risikenausgleichsstelle aller Anstalten anzusehen ist. Neben diesen im Verbande organisierten öffentlichen Anstalten besteht noch als einzige außerhalb des Verbandes tätige öffentliche Lebensversicherungsanstalt nach dem Grundsatze des freien Wettbewerbes die Deutsche Beamtenversicherung, Öffentlich-rechtliche Lebens- und Rentenversicherungsanstalt in Berlin (früher Deutsche Lebensversicherung für Wehrmachtsangehörige und Beamte), deren Gründung auf das Jahr 1872 zurückgeht.

Die im Verbande zusammengefaßten öffentlichen Lebensversicherungsanstalten betreiben neben der Lebensversicherung zum Teil auch andere Versicherungszweige, namentlich Unfall-, Haftpflicht-, Kranken- und Autoversicherung. Nachfolgende Tabelle zeigt die heute bestehenden Einrichtungen in Deutschland auf diesem Gebiete und die von ihnen betriebenen Versicherungszweige:

(Tabelle siehe S. 575.)

Als besondere Aufgabe der öffentlichen Lebensversicherungsunternehmungen wird neben der Gewährung eines billigen und sicheren Schutzes in der Lebensversicherung und neben der besonderen Pflege der Kleinlebensversicherung ihre spezifische Anlagepolitik angegeben, die darin besteht, die angesammelten Kapitalien in langfristiger Form denselben Kreisen zugute kommen zu lassen, aus denen sie stammen. Diese Art der Anlagepolitik hat für die öffentlichen Lebensversicherungsanstalten besondere Bedeutung. Nur das enge Zusammenarbeiten der öffentlichen Versicherungsanstalten mit Spar- und Girokassen, Landesbanken, Landeskreditkassen usw., die bereits über ein fein verästeltes Kredit-Organisationsnetz verfügen, ermöglicht es den

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Öffentliche Lebensversicherungsanstalten in Deutschland:

Name und Sitz der Anstalt	Betriebene Vers.-Zweige *)
1. Deutsche Beamtenversicherung, Berlin	L., U.
2. Öffentl. Lebens-, U.- u. H.-Vers.-Anst., Braunschweig	L., U., H., K.
3. Niederschles. Prov.-Lebensversicherungsanstalt, Breslau	L., U., H., K.
4. Lebensversicherungs-Anstalt Westpreußen, Danzig . .	L., U., H.
5. Öffentl. Vers.-Anstalt d. Sächs. Sparkasse, Dresden .	L., Kr., U., H., K.
6. Prov.-Lebensvers.-Anstalt der Rheinprovinz, Düsseldorf	L., U.
7. Prov.-Lebensvers.-Anstalt Brandenburg, Frankfurt .	L., U., H., Kr., K.
8. Prov.-Lebensvers.-Anstalt Hannover, Hannover . . .	L., U., H., K.
9. Provinzial-Lebens-, Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Anstalt Schleswig-Holstein, Kiel	L., U., H., K.
10. Lebensvers.-Anst. d. Ostpreuß. Landschaft, Königsberg	L., U., H., K.
11. Öffentliche Lebensvers.-Anstalt Baden, Mannheim . .	L.
12. Lebensvers.-Anst. Sachsen, Thür.-Anhalt, Merseburg	L., U.
13. „Bayern" Öffentl. Anst. f. Volks- u. Lebensvers., München	L.
14. Prov.-Lebensvers.-Anst. v. Westfalen, Münster i. W.	L., U., H.
15. Öffentl. Lebensvers.-Anst. Oldenburg, Oldenburg . .	L., U., H.
16. Oberschlesische Provinzial-Lebens-, Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Anstalt, Ratibor	L., U., H.
17. Pommersche Provinzial-Lebensversicherungs-Anstalt .	L., U., Kr.
18. Hessen-Nassauische Lebensvers.-Anstalt, Wiesbaden . .	L.
19. Deutsche Versorgungsanstalt A.-G., Stuttgart. . . .	L.

*) Leben = L., Unfall = U., Haftpflicht = H., Kraftfahrzeug = K., Kranken = Kr.

öffentlichen Lebensversicherungsanstalten, bei Hypothekenbegebungen eine Grenze nach unten nicht zu ziehen und Hypotheken sogar im Betrage von 500 RM auszuleihen. Von den Ende 1929 ausgeliehenen Hypotheken waren dem flachen Lande und den Kleinstädten 74,2% der ausgeliehenen Hypotheken zur Verfügung gestellt worden, bzw. 62,3% der ausgegebenen Hypothekensumme. Von den ausgegebenen Hypotheken waren der Anzahl nach zwei Drittel (68,82%) der Hypotheken bis zu 10000 RM, der Summe nach 32,21% bis zu 10000 RM. Organisatorisch gesehen, herrscht bei den öffentlichen Lebensversicherungsanstalten das sogenannte Territorialprinzip vor, d. h. jede der Anstalten hat ein bestimmtes Teilgebiet des Reiches als Arbeitsgebiet. Als Gründungskörperschaften öffentlicher Lebensversicherungsanstalten treten bald Provinzialverbände, bald Landschaften, Feuersozietäten, Landes- und Staatsbanken, öffentliche Sparkassen und deren Verbände, bald landwirtschaftliche Genossenschaften auf, wobei die betreffenden Körperschaften zum Teil allein, zum Teil in Verbindung mit einer der genannten Körperschaften eine öffentliche Lebensversicherungsanstalt errichten, sie organisieren und verwalten.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Mit der alleinigen Ausnahme der Deutschen Versorgungsanstalt, welche die Organisationsform der gemeinnützigen Aktiengesellschaft hat, sind alle anderen öffentlichen Lebensversicherungsanstalten nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit und Gemeinnützigkeit organisiert, und zwar ohne Ausnahme als reine Wettbewerbsanstalten ohne Monopolrechte. Die von den Gründerkörperschaften aufgebrachten Stammkapitalien ändern an dem Gegenseitigkeitsprinzip nichts. Sie sind, wie die Feuersozietäten, organisatorisch gesehen „Anstalten", wenn sie auch verwaltungsrechtlich diesem Begriffe vielleicht nicht voll entsprechen[17].

Bis zum Ausbruch des Krieges war der Geschäftsumfang der öffentlichen Lebensversicherungsanstalten absolut und im Vergleich mit den Beständen der privaten Gesellschaften schon wegen der Kürze der Zeit ihres Bestehens natürlich sehr gering. In der Nachkriegszeit nahmen sie aber eine außerordentlich gute Entwicklung, so daß der Anteil der öffentlichen Lebensversicherungsanstalten an dem Gesamtbestande der direkten deutschen Lebensversicherung sich jährlich vergrößerte und heute bereits einen ansehnlichen Teil repräsentiert.

Nachstehende Tabelle zeigt die Entwicklung des Kapitalversicherungsbestandes der öffentlichen Anstalten im Vergleiche mit dem der privaten Gesellschaften in den drei letzten Jahren:

Kapitalbestand an selbstabgeschlossenen Versicherungen:

a) Privatgesellschaften

Jahr	Inländische		Ausländische		Insgesamt	
	Zahl der Versicherungen	Versicher.-Summe in 1000 RM	Zahl der Versicherungen	Versicher.-Summe in 1000 RM	Zahl der Versicherungen	Versicher.-Summe in 1000 RM
1927	5 620 938	9 136 560	55 937	428 274	5 676 875	9 564 834
1928	8 613 691	11 565 402	106 181	581 560	8 719 872	12 146 962
1929	10 814 697	13 609 031	136 512	725 644	10 951 209	14 334 675

b) Öffentliche Anstalten

Jahr	Verbandsanstalten		Deutsche Beamtenvers.		Insgesamt	
	Zahl der Versicherungen	Versicherte Summe in 1000 RM	Zahl der Versicherungen	Versicherte Summe in 1000 RM	Zahl der Versicherungen	Versicherte Summe in 1000 RM
1927	475 664	1 051 526	294 732	393 229	770 396	1 444 755
1928	609 105	1 260 470	328 447	458 632	937 552	1 719 102
1929	769 617	1 567 602	359 391	622 361	1 129 008	2 189 963

[17] Weber (Die öffentlichen Lebensversicherungsanstalten in Deutschland, Berlin 1928) empfiehlt die Bezeichnung „öffentliche Gegenseitigkeitsanstalt".

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Der Versicherungsbestand der öffentlichen Anstalten beträgt also rund 15% des Bestandes der privaten Gesellschaften, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die Bestandsziffern der privaten Gesellschaften, welche den amtlichen Statistiken des Reichsaufsichtsamtes entnommen sind, auch das direkte ausländische Geschäft dieser Gesellschaften enthalten. Wenngleich das selbstabgeschlossene ausländische Geschäft der deutschen Lebensversicherungsgesellschaften relativ nicht sehr groß ist, ist der Anteil der öffentlichen Anstalten an dem direkten deutschen Geschäft unter diesem Gesichtspunkt doch einigermaßen größer.

Bezüglich der Kapitalanlagen der beiden Gruppen gibt nachfolgende Tabelle Auskunft, wobei die aufgewerteten Kapitalanlagen der Altversicherungen nicht berücksichtigt sind:

	Unternehmen		
	insgesamt	private	öffentliche
Zahl der Unternehmen am 31. 10. 1930	82	64	18
Kapitalanlagen . . . . . Mill. RM	2 031,5	1 802,5	229,0
Davon:			
Hypotheken- und Grundschulden . . Mill. RM	1 272,9	1 137,7	135,2
Wertpapiere. . . . . Mill. RM	315,2	288,6	26,6
Darlehen an öffentl. Körperschaften Mill. RM	180,0	147,5	32,5
Langfristige Bankanlagen . . . . . Mill. RM	7,8	—	7,8
Vorauszahl. und Darl. auf Policen Mill. RM	120,2	109,0	11,2
Grundbesitz . . . . . Mill. RM	135,4	119,7	15,7

Was die Unfall- und Haftpflichtversicherung betrifft, so sind diejenigen Lebensversicherungsanstalten, die diese Versicherungszweige betreiben, in dem Verband öffentlicher Unfall- und Haftpflichtversicherungsanstalten in Deutschland zusammengeschlossen. Diesem Verbande gehören auch einige Feuerversicherungssozietäten, die die Haftpflichtversicherung betreiben, an. Die Beitragseinnahmen der diesem Verbande angehörenden Anstalten aus der Unfall-, Haftpflicht- und Autokassoversicherung beliefen sich im Jahre 1930 auf rund 15 Millionen Mark.

3. Tierversicherung.

Die Organisation des öffentlichen Tierversicherungswesens in Deutschland ist grundsätzlich verschieden von der der Lebens- und Sachversicherung. Während in der Sach- und Lebensversicherung

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die öffentlichen Versicherungsanstalten ausschließlich das direkte Versicherungsgeschäft betreiben, ist die Lage in der Tierversicherung gerade umgekehrt: die öffentlichen Einrichtungen auf diesem Gebiete dienen grundsätzlich dem Risikenausgleich unter den lokalen Tierversicherungsvereinen, also der Rückversicherung. Die direkte Tierversicherung ist in der Hauptsache in kleinen, lokalen Tierversicherungsvereinen organisiert. Diese Organisationsform entspricht in mancher Beziehung dem eigentümlichen Charakter der Tierversicherung, ist aber andererseits mit dem Nachteil des mangelnden Risikenausgleichs innerhalb der einzelnen lokalen Vereine verbunden. Hier greift die in der Form von Verbänden organisierte öffentliche Tierversicherung als Rückversicherungseinrichtung ein, welche in der Regel mit Unterstützung aus öffentlichen Mitteln nach verschiedenen Grundsätzen einen Ausgleich schafft. Darüber hinaus sind die Verbände versicherungstechnische und organisatorische Zentralstellen und stehen auch in tierärztlicher Beziehung den Ortsvereinen mit Rat und Tat zur Seite. Es bestehen zur Zeit Tierversicherungsverbände in Baden, Bayern, Sachsen, Ostpreußen, Köln, Thüringen, Schlesien, Pommern und Kassel, welche im Verband öffentlicher gemeinnütziger Tierversicherungsanstalten Deutschlands zu einer Interessengemeinschaft zusammengefaßt sind. Die Verbände werden entweder unmittelbar vom Staat (in Baden als Abteilung des Ministeriums des Innern) oder von Landwirtschaftskammern (Provinz Sachsen, Kassel) oder von Provinzen (Schlesien, Pommern) verwaltet.

Über den Umfang des öffentlichen Tierversicherungswesens stehen nur sehr mangelhafte Statistiken zur Verfügung. Eine im Assekuranz-Jahrbuch Bd. 49 erschienene Statistik[18] gibt zwar die Zahl der den einzelnen Verbänden angeschlossenen Ortsvereine und der bei diesen versicherten Tiere an, da aber ähnliche Statistiken über die Bestände der Privatversicherungsgesellschaften nicht bestehen, fehlt jede Vergleichsgrundlage, um den Anteil der beiden Gruppen von Versicherungsträgern am Gesamtbestande zu erfassen.

4. Transport- und Rückversicherung.

Zum Betriebe der Transportversicherung haben die deutschen öffentlichen Versicherungsanstalten 1924 die Zentraleuropäische Versiche-

[18] Martens, Das öffentliche Tierversicherungswesen in Deutschland. Ehrenzweigs Assekuranz-Jahrbuch. Bd. 49.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

rungsbank Aktiengesellschaft in Berlin gegründet, deren Aktien in den Händen der deutschen Girozentrale und der Verbände der öffentlichen Versicherungsanstalten ist. Als Rückversicherungseinrichtungen für die öffentlichen Anstalten dienen satzungsgemäß die Verbände der Anstalten selbst, welche ebenfalls Körperschaften des öffentlichen Rechtes sind und als Durchführungsorgan die von ihnen gegründete „Deutsche Gemeinnützige Rückversicherungsverband Aktiengesellschaft" in Berlin. Neben der als vorläufigen Platzhalterin einer württembergischen öffentlichen Lebensversicherungsanstalt gegründeten und bereits erwähnten Deutschen Versorgungsanstalt Aktiengesellschaft in Stuttgart bestehen also noch zwei weitere Einrichtungen der deutschen öffentlichen Versicherungsanstalten in der privatrechtlichen Form der gemeinnützigen Aktiengesellschaft.

IV. Das öffentliche Versicherungswesen im Auslande.

Im Auslande bestehen in fast allen Ländern der Welt ebenfalls öffentliche Anstalten zum Betriebe der Versicherung in den verschiedensten Organisationsformen[19].

Organisatorisch und nach ihren Zwecksetzungen stehen den deutschen Feuersozietäten die kantonal-schweizerischen Feuerversicherungsanstalten am nächsten. Auch hier handelt es sich um gemeinnützige, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit organisierte Versicherungseinrichtungen der einzelnen Kantone; zumeist mit Zwangs- und Monopolrechten ausgestattet. Zwischen den kantonalen Anstalten und der unmittelbaren Staatsverwaltung besteht in der Regel ein wesentlich engeres Verhältnis, sie sind in die staatliche Verwaltung viel enger eingegliedert, als dies in Deutschland der Fall ist. So sagt beispielsweise das Gesetz über die Brandversicherungsanstalt des Kantons Zürich, daß diese eine auf Gegenseitigkeit gegründete Anstalt ist; ihre Verwaltung erfolgt aber dennoch durch Organe der Staatsverwaltung, und sie bildet eine Abteilung des Departements des Inneren. Diese Organisationsform ist typisch für die kantonalen Anstalten im all-

[19] Über die öffentlichen Versicherungsbetriebe im Auslande siehe: Manes, „Versicherungs-Staatsbetrieb im Auslande", Berlin 1919, und Lenghel, Das öffentlich-rechtliche Versicherungswesen in den außerdeutschen Staaten. Berlin 1925.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gemeinen. Es bestehen in der Schweiz 20 kantonale Anstalten (18 für Gebäude und 2 für Mobiliar), die eine sehr verdienstliche Tätigkeit entfalten und in den letzten Jahren mit großer Energie auch die Lösung des schwierigen Problems der Elementarversicherung (Versicherung gegen Schäden durch Sturm, Hochwasser, Überschwemmung, Erdrutsch, Bergsturz und Lawinen) mit Erfolg in Angriff genommen haben. Über den Anteil der kantonal-schweizerischen Feuerversicherungsanstalten an dem gesamten direkten Feuerversicherungsaufwand der Schweiz gibt nachfolgende Tabelle Auskunft.

Prämieneinnahmen
für direkte schweizerische Feuerversicherungen:

Jahr	Kantonale Anstalten in 1000 Franken	Private Anstalten in 1000 Franken	Totale in 1000 Franken
1926	19 240	22 880	42 120
1927	19 675	21 934	41 609
1928	20 301	22 277	42 578

Die Bedeutung der kantonalen Anstalten in der schweizerischen Feuerversicherung ergibt sich aus obigen Ziffern von selbst. Nahezu die Hälfte der gesamten schweizerischen Prämieneinnahmen in der Feuerversicherung ist durch die kantonalen Anstalten erzielt worden[20]

Die österreichischen und die tschechischen Landesversicherungsanstalten einschließlich der städtischen Versicherungsanstalten der Gemeinden Wien und Prag sind reine Wettbewerbsanstalten, von den betreffenden Ländern und Gemeinden in der privatrechtlichen Form der Gegenseitigkeitsanstalt gegründet. Die Verwaltung der Anstalten wird durch die gründende öffentliche Körperschaft ausgeübt. In der Regel ist in den Satzungen auch zum Ausdruck gebracht, daß es sich um in der Verwaltung der betreffenden Landesvertretung stehende Versicherungsanstalten auf Grund der gegenseitigen Haftung der Mitglieder handelt. Sonderrechte oder Begünstigungen stehen den Anstalten

[20] Vgl. Die Berichte über das öffentliche Versicherungswesen in der Schweiz im Assekuranz-Jahrbuch, Bd. 47—49 von Lips; ferner Hulftegger, Die Tätigkeit des Bundes und der Kantone auf dem Gebiete des Versicherungswesens, Zürich 1929, und Gubler und Renfer, Zur Frage der Verstaatlichung der Mobiliarversicherung in der Schweiz. Herisau 1910.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

gesetzlich nicht zu. Sie sind genau wie die privaten Anstalten der Staatsaufsicht unterstellt, und es gelten für sie im vollen Umfange die Bestimmungen des VVG.

In Österreich bestehen sechs öffentliche Versicherungsanstalten, deren Hauptarbeitsgebiet die Feuerversicherung ist. Nur eine dieser Anstalten: die Städtische Versicherungsanstalt der Gemeinde Wien, betreibt sämtliche Versicherungszweige einschließlich der Lebensverversicherung.

Nachfolgende Ziffern zeigen den Anteil der österreichischen öffentlichen Anstalten an dem gesamten direkten inländischen Feuerversicherungsgeschäft.

Prämieneinnahmen
für direkte österreichische Feuerversicherungen:

Jahr	Öffentl. Anstalten in 1000 Schilling	Private Anstalten in 1000 Schilling	Total in 1000 Schilling
1927	9 006	23 431	32 437
1928	10 134	27 065	37 199
1929	10 966	28 820	39 786

In der Č.S.R. bestehen drei öffentlich-rechtliche Versicherungsgesellschaften (Prager Städtische Versicherungsanstalt, Mährische Landes-Lebensversicherungsanstalt und Mährische Landes-Viehversicherungsanstalt), deren organisatorische Grundlage mit der der österreichischen Landesanstalten vollkommen identisch ist.

Eine außerordentlich wichtige Rolle spielen die öffentlichen Versicherungsanstalten im polnischen Versicherungswesen[21]. In Polen besteht für die Versicherung von Gebäuden gegen Brandschaden bis zu zwei Dritteln des Schätzungswertes ein gesetzlicher Zwang, welcher im Sinne der Verordnung des Staatspräsidenten vom 27. Mai 1927 auf Beschluß der einzelnen Kreistage bezirksweise auch auf das landwirtschaftliche Mobiliar erstreckt werden kann. Träger der Zwangsversicherung sind die in Polen bestehenden öffentlich-rechtlichen Versicherungsanstalten (in der Hauptsache die Powsz. Zakład. Ubezp. Wz.), die zum Teil aus früheren deutschen Feuersozietäten umgewandelt wurden und deren organisatorische Grundlagen mit denen der deutschen Feuersozie-

[21] Vgl. Goetze, Aus dem öffentlich-rechtlichen Versicherungswesen Polens. „Die öffentliche Versicherung". 1929. Nr. 16ff.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

täten prinzipiell übereinstimmen, zum Teil aber bereits auf dem früheren russisch-polnischen Gebiet bestanden haben und ebenfalls den Charakter von gemeinnützigen Gegenseitigkeitsanstalten haben. Das Hauptarbeitsgebiet der öffentlichen Versicherungsanstalten ist auch in Polen die Feuerversicherung.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Prämieneinnahmen aus dem direkten polnischen Feuerversicherungsgeschäft in den letzten Jahren und den Anteil der öffentlichen Anstalten daran:

Bruttoprämien
aus dem direkten polnischen Feuerversicherungs-Geschäft:

Jahr	Öffentliche Anstalten in 1000 Zloty	In- u. ausländische Privatgesellschaften in 1000 Zloty	Insgesamt
1927	50 921	37 354	88 275
1928	ß8 981	47 576	113 557
2929	99 869	44 704	147 573

Der überwiegende Teil des inländischen direkten Feuerversicherungsgeschäftes liegt also in den Händen der öffentlichen Anstalten.

Auch in Dänemark und Norwegen besteht eine Anzahl von alten und im dortigen Versicherungswesen maßgebenden öffentlichen Versicherungsanstalten, die aber mit der staatlichen Verwaltung lockerer zusammenhängen als die bisher behandelten öffentlichen Anstalten. Die in Dänemark bestehenden öffentlichen Feuerversicherungsanstalten sind tatsächlich reine Gegenseitigkeitsanstalten von halböffentlichem Charakter, ebenso auch die Nordisk Brandkassa in Oslo. Schließlich gehören auch die französischen Departemental-Feuerkassen[22], die bulgarische Hagel- und Viehversicherungsanstalt und die Mutualidad Nacional de Seguro Agropecuario in Madrid zum Typus der öffentlichen Gegenseitigkeitsanstalten.

Einen von den bisher behandelten Gegenseitigkeitsanstalten verschiedenen organisatorischen Typ vertreten das italienische „Istituto Nazionale", die dänische „Staatsanstalt für Livsforsikring", die in Japan und Polen bestehenden Volksversicherungsabteilungen des Postscheck-

[22] Vgl. v. Waldheim, Die Departementkassen in Frankreich. „Versicherung und Geldwirtschaft". 1928. Nr. 5—7.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

amtes[23], die in Uruguay bestehende Banco de Seguros del Estado, die Monopolanstalt in der Republik Costa-Rica, die Caisse Générale d'Epargne et de Retraite in Brüssel, die französischen Anstalten Caisse Nationale d'Assurances en cas de décès und Caisse Nationale de Retraite pour la vieillesse, die alle als verselbständigte Unternehmen des Staates in unmittelbarer oder mittelbarer staatlicher Verwaltung anzusehen sind.

Den dritten Typus der öffentlichen Betriebe im Gebiete des Versicherungswesens können die Versicherungseinrichtungen darstellen, die als Abteilungen der staatlichen Verwaltung geführt werden, wozu die Versicherungsabteilung im lettländischen Finanzministerium[24], die Exportkreditversicherungsabteilung im englischen Außenhandelsamt und die Zwangs-Hagelversicherungseinrichtungen in den Vereinigten Staaten von Amerika[25] und in Kanada gezählt werden können.

Der letzte organisatorische Typ auf diesem Gebiete ist die Form der gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft, wofür als Beispiele die Rückversicherungsmonopolanstalt in der Türkei (La Réassurance Nationale Société Anonyme Turque[26]) und die chilenische obligatorische Rückversicherungsanstalt „Caja Reasecuradora de Chile" angesehen werden können.

V. Zusammenfassung und Folgerungen.

Eine kurze Betrachtung der bestehenden öffentlichen Einrichtung im Gebiete des Versicherungswesens zeigt, daß die Organisationsform dieser Anstalten überwiegend die der gemeinnützigen Gegenseitigkeitsanstalt ist. Namentlich in den europäischen Staaten überwiegt diese Organisationsform. Ob es sich dabei, verwaltungsrechtlich gesehen, tatsächlich um öffentliche Anstalten handelt, da bei vielen dieser Anstalten der Behördencharakter und die Gleichstellung der Beiträge mit

[23] Vgl. Annual Report of Bureau of Post office Life Insurance for the fiscal year 1928/29. Tokio 1930.

[24] Vgl. Verordnung an die Versicherungsgesellschaften in Rückversicherungsangelegenheiten. „Valdibas Vestnesis" Nr. 2 vom 3. Januar 1930. Deutsche Übersetzung in den Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamts. 1930. Nr. 2.

[25] Vgl. MacCahan, State Insurance in the United States. Pennsylvania 1929.

[26] Vgl. Loi sur la réassurance du 25. juin 1927. Nr. 1160, Journal officiel 1er août 1927. Französische Übersetzung in Revue Générale des Assurances Terrestres. 1930. Nr. 2.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

den öffentlichen Abgaben fehlt, oder ob es sich um eine Organisationsform eigenen Gepräges, die man als öffentliche Gegenseitigkeitsanstalt (Weber) zum Unterschiede zu den privaten Gegenseitigkeitsanstalten bezeichnen soll, handelt, ist bei der Beurteilung des Charakters dieser Betriebe von keiner besonderen Bedeutung. Schon Adolf Wagner hat versucht, eine bestimmte wissenschaftliche Terminologie der Organisationsform der öffentlichen Versicherungsbetriebe einzuführen und hat für die öffentlichen Versicherungsanstalten ohne eigene Erwerbstendenzen, gegründet auf dem reinen Gegenseitigkeitsprinzip, die Bezeichnung „öffentliche Versicherungsanstalt", für Anstalten, bei denen auch das Erwerbsprinzip mitspielt, die Bezeichnung „öffentliche Versicherungsunternehmung" empfohlen. In diesem Sinne sind die deutschen und die meisten ausländischen öffentlichen Versicherungsbetriebe eben „öffentliche Versicherungsanstalten".

Welche von den möglichen Organisationsformen im einzelnen in Frage kommt, hängt von den besonderen Zwecken des Betriebes ab. Die öffentlichen Versicherungsunternehmungen in den hauptsächlichsten europäischen Staaten zeigen, daß zum Betriebe der direkten Versicherung für öffentliche Einrichtungen die Form der Gegenseitigkeitsanstalt sich bewährt hat. Die Leistungen der deutschen öffentlichen Feuerversicherungsanstalten oder der kantonal-schweizerischen Versicherungsanstalten auf dem Gebiete der Feuerversicherung und des Brandschutzes werden von jedem Unbefangenen, auch von den prinzipiellen Gegnern der öffentlichen Betätigung auf wirtschaftlichem Gebiet anerkannt. Wenn man gegen diese Unternehmungen zum Teil den Vorwurf der Rückständigkeit erhebt, so ist dieser Vorwurf im allgemeinen bestimmt unrichtig. Sowohl in der Handhabung der Versicherungstechnik als auch in der Verwaltungsorganisation haben die öffentlichen Versicherungsanstalten von den privaten Unternehmungen sicherlich viel gelernt; sie haben aber das Gelernte in den meisten Fällen gut angewandt, und man kann eine ganze Anzahl von öffentlichen Versicherungsanstalten versicherungs- und verwaltungstechnisch als vorbildlich bezeichnen[27]. Der hauptsächlichste Vorwurf, der von den grundsätzlichen Gegnern der öffentlichen Versicherung in Deutschland erhoben wird, ist, daß diese ihr ursprüngliches Tätigkeitsgebiet verlassen und auch Versicherungszweige in ihr Geschäftsgebiet einbezogen habe, die

[27] Vgl. Prange, Neuzeitliche Einrichtungen im öffentlichen Feuerversicherungswesen. Berlin 1929.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

früher ausschließlich den privaten Unternehmungen vorbehalten waren, und daß sie auch in diesen Versicherungszweigen gewisse Begünstigungen in Anspruch nehme, die ihr nach dem geltenden Rechte eigentlich nicht zukämen. Sie hätten in bezug auf öffentliche Abgaben Begünstigungen, sie seien der Aufsicht des Reichsaufsichtsamtes nicht unterstellt, die Publizitätsverpflichtungen der privaten Unternehmungen gelten für sie nicht, und sie betrieben die Lebens- und Sachschadensversicherung zugleich, während private gemischte Lebens- und Schadensversicherungsbetriebe nicht gestattet seien.

Dazu wäre allerdings zu sagen, daß aus früherer Zeit auch bei einigen Privatgesellschaften die Lebensversicherung in Verbindung mit der Unfall- und Haftpflichtversicherung betrieben wird, vor allen Dingen aber zwischen Lebens- und Sachversicherungsgesellschaften in der Privatversicherung weitgehende gegenseitige Beteiligungen besteht. Bezüglich der Aufsicht sieht die neue Versicherungsnovelle die Fühlungnahme des Reichsaufsichtsamts mit den Landesaufsichtsbehörden vor, mit dem Ziele einer Vereinheitlichung der Aufsichtspraxis.

Soweit als öffentliche Versicherungsunternehmungen nicht in der Form der Gegenseitigkeitsanstalt, sondern entweder in der Form des verselbständigten staatlichen Unternehmens oder der Aktiengesellschaft bestehen, waren für die Wahl dieser Organisationsformen immer ganz besondere Gründe maßgebend. Vor allen Dingen handelt es sich in einzelnen Fällen entweder um Rückversicherungseinrichtungen oder um monopolistische Betriebe, die mit Unterstützung und kapitalistischer Beteiligung ausländischer Kreise organisiert wurden, oder schließlich um Einrichtungen, die sich für ihre Zwecke der bestehenden Organisation anderer Staatseinrichtungen (Postamt) bedienen. Dies ist namentlich in Japan der Fall, wo sich die Volksversicherungsabteilung des Postscheckamtes mit einem geradezu beispiellosen Erfolg bewährt. Sie hat in kurzer Zeit Erfolge gehabt, wie sie in der Geschichte des Versicherungswesens wohl kaum zu verzeichnen sind. Freilich wurde eine ähnliche Einrichtung in England nach langen Versuchen wieder eingestellt.

Wir kommen also zu der Überlegung, daß bei dem Betriebe der direkten Versicherung durch öffentliche Unternehmungen in der Regel das reine Gegenseitigkeitsprinzip und die Form der gemeinwirtschaftlichen Gegenseitigkeitsanstalt in Betracht kommt und daß diese Organisationsform im allgemeinen sich vollkommen bewährt hat. Andere Organisationsformen kommen nur in ganz besonders gelagerten Fällen in Frage.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Umfang und Formen der öffentlichen Unternehmungstätigkeit im Rahmen der deutschen Gesamtwirtschaft.

Von

Dr. Heinrich Apfelstedt.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Der Gegenstand und das statistische Material der Untersuchung . . . 589

II. Die Ergebnisse der gewerblichen Betriebszählung vom 16. 6. 1925 . . 593

III. Die Beteiligungen am Grundkapital privatrechtlich organisierter Unternehmungen Mitte 1930 597

IV. Zahl und Produktionsanteil der öffentlichen Unternehmungen in einigen wichtigen Gewerbezweigen 599

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

I. Der Gegenstand und das statistische Material der Untersuchung.

Der Gegenstand dieses statistischen Beitrages — Ausmaß und Rechtsformen der wirtschaftlichen Betätigung der Öffentlichen Hand — steht seit einigen Jahren im Mittelpunkt zahlreicher Diskussionen der wissenschaftlichen und politischen Publizistik. Obwohl es auf diesem Gebiete nicht an Versuchen gefehlt hat, „vom Schlagwort zur Zahl" zu gelangen, liegt eine umfassende und lückenlose Statistik der öffentlichen Wirtschaftstätigkeit bisher nach keiner Richtung hin vor. Auch die verdienstvollen Bemühungen des „Deutschen Städtetages" haben die erstrebte Klarheit über das Eigentum der deutschen Gemeinden an wirtschaftlichen Unternehmungen noch nicht schaffen können.

Verhältnismäßig leicht sind die Bestände an „Wirtschaftseinheiten" in öffentlich-rechtlicher Organisationsform aus den amtlichen Zählungen zu ermitteln. Unternehmungen in privatrechtlicher Organisationsform, besonders in Form von Kapitalgesellschaften, sind der Erfassung jedoch weitgehend entzogen. Gerade hier aber setzt das Interesse der Öffentlichkeit besonders dringend ein, und die Kämpfe um die wirtschaftliche Betätigung der Öffentlichen Hand würden sachlicher geführt werden können, wenn Gegner und Freunde ein klares Bild über das „Eindringen politischer Körperschaften in die Sphäre der Privatwirtschaft" gewinnen könnten. Die Gründe für diesen Mangel der deutschen Statistik sind zum Teil in der Unzulänglichkeit und Unvollständigkeit des statistischen Urmaterials zu suchen. Durch den politischen Meinungsstreit um die Ausdehnung der öffentlichen Wirtschaft werden die verantwortlichen Männer der politischen Selbstverwaltungskörper häufig zur Geheimhaltung wichtiger Beteiligungen an Erwerbsunternehmungen veranlaßt. Die Taktik der „Verschleierung" mit Hilfe des „Strohmännerverfahrens" oder der indirekten Anlage verhindert, daß die Tatsache oder die Höhe der Beteiligung am Grundkapital der betroffenen Unternehmungen in der Öffentlichkeit bekannt

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

werden. Nur eine Behörde, die mit dem Rechte des Auskunftszwanges ausgestattet wird, könnte eine hinreichend vollkommene Statistik des öffentlichen Erwerbseigentumes durchführen. Dem Streben nach Klarheit über die wirkliche Bedeutung der öffentlichen Unternehmungstätigkeit wirken jedoch ähnliche politische Kräfte entgegen, wie sie auch in der Privatwirtschaft zur Anonymisierung des Eigentumes verleiten. Auch für das privatwirtschaftliche Eigentum liegt nämlich eine vollständige statistische Erhebung dieser Art noch nicht vor.

Eine umfassende Statistik des Eigentums an wirtschaftlichen Unternehmungen privatrechtlicher Form ist bisher nur gedacht worden. Das Statistische Reichsamt hat im Jahre 1926 zum ersten Male den Versuch unternommen, ein Teilgebiet dieser Statistik, die konzernmäßige und konzernähnliche Häufung des wirtschaftlichen Eigentumes, zahlenmäßig zu erfassen[1]. Dabei sind jedoch die „Konzerne der Öffentlichen Hand" als solche noch nicht mit in den Kreis der Erhebung einbezogen worden.

Das hier interessierende Teilergebnis der gewerblichen Betriebszählung vom 16. 6. 1925 wurde erst im Jahre 1930 vom Statistischen Reichsamt der Öffentlichkeit unterbreitet. Das Ergebnis der Zählung von „öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen" gestattet Vergleiche der in öffentlichen und gemischtwirtschaftlichen Wirtschaftseinheiten beschäftigten Personen und der Kraftmaschinen- und Kraftfahrzeugleistung gegenüber den gleichen Merkmalen für sämtliche im Deutschen Reiche gezählten Wirtschaftseinheiten. Unter Wirtschaftseinheit wird hierbei die Zusammenfassung der örtlichen Niederlassungen (Haupt- und Zweigniederlassungen) zur Unternehmung (Firma) verstanden[2].

---

[1] Einzelschriften zur Statistik des Deutschen Reichs, Nr. 1: „Konzerne, Interessengemeinschaften und ähnliche Zusammenschlüsse im Deutschen Reich Ende 1926". Berlin 1927. Im Hinblick auf gewisse Mängel dieses ersten Versuchs einer Konzernstatistik und auf die Veränderungen der Konzernstrukturen innerhalb der letzten Jahre erscheint eine Neuauflage dringend erforderlich.

[2] Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 413, I, S. 6: „Als Wirtschaftseinheiten werden alle nach außen hin selbständigen Firmen angesehen. Die gewerbliche Betriebszählung macht demnach bewußt beim juristischen Begriff der Firma halt."

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Nach Rechtsformen wurde die statistische Masse der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen nicht aufgegliedert. Unternehmungen in privater Rechtsform, deren Geschäftsanteile sich zu 100% im Besitze der Öffentlichen Hand befinden, d. h. die rein öffentlichen Unternehmungen in privatrechtlicher Form, sind bei der Zählung unter dem Rubrum „gemischtwirtschaftliche Unternehmungen" mit erfaßt worden, wobei man offenbar davon ausgegangen ist, daß alle Wirtschaftseinheiten in Privatrechtsform, „bei denen mehr als die Hälfte des Geschäftskapitals im Besitze der Öffentlichen Hand ist", unter dem Gesichtspunkte der politischen und wirtschaftlichen Beherrschung praktisch als öffentliche Unternehmungen in privatrechtlicher Form gelten können. Eine formale Trennung von „öffentlichen Unternehmungen in privatrechtlicher Form" und „gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen" ist somit nicht durchführbar.

Der augenblickliche Bestand an Unternehmungen der Öffentlichen Hand und an gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen kann auch auf dem Wege der Fortschreibung unter Zugrundelegung der Zählungsergebnisse vom 16. 6. 1925 nicht gefunden werden, da für die Statistik der Unternehmungsformen („Bewegung der Unternehmungen") die Aufgliederung nach öffentlichem und privatem Eigentum ebenfalls noch nicht ausgewiesen wird. Immerhin kann das Ergebnis der Zählung von 1925 für Schätzungen der Gegenwartsbestände zu Hilfe genommen werden, zumal es die wichtigen Angaben über die Zahl der Beschäftigten sowie über die Kraftmaschinen- und Kraftfahrzeugleistung enthält, die einen Vergleich der Größenordnungen für die in der Zählung erfaßten Organisationsformen der öffentlichen Wirtschaft zulassen.

Der Begriff der Unternehmung als einer „Vereinigung persönlicher und sachlicher Produktionsmittel zur Bereitstellung von Sachgütern oder Leistungen, durch deren Verwertung im Markte ein Reinertrag erzielt werden soll", läßt sich bei der Darstellung der Betriebszählungsergebnisse nicht aufrechterhalten. Das Statistische Reichsamt erklärt in der „Einführung in die gewerbliche Betriebszählung 1925" ausdrücklich, daß die Abgrenzung des Gewerbebegriffes in der gewerblichen Betriebszählung insofern von der landläufigen Gleichstellung des Begriffes „Gewerbebetrieb" mit „Erwerbsbetrieb" abweiche, „als auch Einrichtungen und Anstalten, die gemeinnützigen Charakter tragen (Sparkassen, Berufsgenossenschaften, Krankenkassen, Versiche-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

rungsanstalten, Krankenhäuser usw.) in den Rahmen der Zählung einbezogen worden sind. Dadurch sollte erreicht werden, daß auch für diejenigen Zweige des Wirtschaftslebens, die, wie das Versicherungswesen oder die Krankenhäuser, nur teilweise Erwerbscharakter tragen, ein umfassendes betriebsstatistisches Bild gewonnen wird"[3]. Die für den vorliegenden Schriftenband des Vereins für Sozialpolitik vorgesehene Ausrichtung der Arbeiten auf den Begriff der Unternehmung, d. h. also auf die „typischen Wirtschaftsbetriebe der modernen kapitalistischen Erwerbswirtschaft" (Meerwarth), kann bei Darlegung der Zählungsergebnisse nicht vorgenommen werden, da bei dem gesamten Zählungswerk nicht vom exakten Begriff der Unternehmung, sondern vom Begriff der „Wirtschaftseinheit" ausgegangen wurde. Anstalten, Sozialverwaltungen und solche öffentlichen Betriebe, die von vornherein auf einen Zuschußbedarf angewiesen sind, können im Hinblick auf das einmal gewählte Bezugssystem auch nicht — etwa nach Maßgabe der typischen Zwecksetzung der in einzelnen Gewerbearten gezählten „Wirtschaftseinheiten" — durch Ausgliederung aus den Bestandsziffern herausgenommen werden.

Zur Durchführung eines Anteilsvergleiches der einzelnen Organisationsformen an der Gesamtheit der öffentlichen Unternehmungen sind genaue Angaben über den Umfang der Produktion sowie über den Umsatz in Reichsmark für alle Wirtschaftseinheiten erforderlich. Solche Angaben sind vorläufig nur für wenige Großbetriebe bzw. für sehr wenige Gewerbegruppen genau zu ermitteln. Es wäre zu begrüßen, wenn man für die kommende Betriebszählung eine Befragung in dieser Richtung vorsehen würde.

So befindet sich denn die Statistik über die wirtschaftliche Betätigung der Öffentlichen Hand nahezu auf allen Gebieten noch im Anfangsstadium. Es leuchtet ein, daß auch in der vorliegenden Untersuchung das Mittel der Schätzung weitgehend angewendet werden muß, und daß der Versuch einer systematischen Ermittlung der wirklichen

[3] Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 413, I, S. 5. Vgl. auch in der „Anweisung für die Gemeindevorstände" auf S. 39 a. a. O.: „Befinden sich in der Gemeinde Betriebe des Reichs, eines Staates, von Gemeinden und anderen öffentlichen Körperschaften, welche als gewerbliche Privatbetriebe vorkommen oder vorkommen können, so hat die Gemeinde zu veranlassen, daß für jeden dieser Betriebe, gleichviel ob er gewerbsmäßig betrieben wird oder nicht, ebenfalls ein Gewerbebogen ausgefüllt wird." (Sperrung im Original.)

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Größenordnungen der öffentlichen Unternehmungstätigkeit angesichts der Erhebungsschwierigkeiten vorläufig nicht exakt gelingen kann.

Außer den Ergebnissen der Betriebszählung standen für die Bearbeitung aus dem Material der Konzernstatistik des Statistischen Reichsamtes bestimmte Angaben in der Handelspresse, in Handbüchern sowie in der nationalökonomischen Fachliteratur zur Verfügung. Mit Hilfe dieser Angaben wurde eine Zusammenstellung der Beteiligungen öffentlicher Körperschaften an wirtschaftlichen Unternehmungen privater Rechtsform angefertigt. Weiterhin wird der Anteil der Öffentlichen Hand an den Erwerbsunternehmungen verschiedener wichtiger Gewerbezweige unter Verwendung aller verfügbaren statistischen Angaben kurz behandelt.

II. Die Ergebnisse der gewerblichen Betriebszählung vom 16. Juni 1925.

Die gewerbliche Betriebszählung vom 16. 6. 1925[4] erfaßte einerseits die als solche organisierten öffentlichen Unternehmungen (Wirtschaftseinheiten) in der Gruppe „Wirtschaftseinheiten in öffentlich-rechtlicher Form" sowie andererseits die privatrechtlich organisierten Unternehmungen der Öffentlichen Hand zusammen mit den gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen in der Gruppe „Wirtschaftseinheiten mit privatrechtlicher Unternehmungsform, an denen Körperschaften des öffentlichen Rechts finanziell beteiligt sind (gemischtwirtschaftliche Unternehmungen)". Für die Zwecke des vorliegenden Beitrages werden die Zählungsergebnisse für die beiden Gruppen auch in einer Summe dargeboten (Tabelle I).

Die Zählung ergab einen Gesamtbestand an öffentlich-rechtlich und privatrechtlich organisierten Wirtschaftseinheiten der Öffentlichen Hand von rund 22200, d. s. 0,73% aller im Gewerbe überhaupt gezählten Wirtschaftseinheiten. Die Zahl der in diesen Wirtschaftseinheiten beschäftigten Personen betrug rund 2 Millionen, d. s. rund 11% aller im Gewerbe überhaupt gezählten Beschäftigten. Auf Wirtschaftseinheiten der Öffentlichen Hand entfielen im Zählungsjahr rund 1,7 Millionen PS, d. s. rund 8,5% der im Gewerbe überhaupt erfaßten Leistung

[4] Die endgültigen Ergebnisse sind in den Bänden 413—418 der „Statistik des Deutschen Reichs" enthalten. Die hier mitgeteilten Ziffern wurden zumeist dem Bd. 413, V (Berlin 1930) dieser amtlichen Veröffentlichungen entnommen.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

der zum Antrieb von Arbeitsmaschinen verwendeten Kraftmaschinen (Kraftmaschinenleistung). Die Kraftfahrzeugleistung betrug rund 29 Millionen PS, d. s. rund 77% der im Gewerbe überhaupt gezählten Leistung.

Betrachtet man den Anteil der einzelnen Organisationsformen an der Gesamtheit der von der Zählung ermittelten gewerblichen Unternehmungen der Öffentlichen Hand, so zeigt sich zunächst eine ziffernmäßige Überlegenheit der öffentlich-rechtlichen Organisationsform: von den rund 22200 Wirtschaftseinheiten der Öffentlichen Hand waren im Jahre 1925 nur etwa 3% privatrechtlich organisiert. Von allen in öffentlichen Unternehmungen beschäftigten Personen entfallen jedoch fast 12% auf Gesellschaften privater Rechtsform.

Eine Zusammenstellung der Verteilung der Wirtschaftseinheiten auf die verschiedenen Gruppen von Eigentümern ergibt folgende Übersicht:

Eigentümer	Zahl der Wirtschaftseinheiten			Zahl der beschäftigten Personen		
	insgesamt	öffentlich-rechtlich	privat-rechtlich	insgesamt	öffentlich-rechtlich	privat-rechtlich
Öffentliche Hand	22 204	21 581	623	1 956 915	1 728 173	228 742
davon:						
Reich	531	496	35	430 347	400 514	29 833
Länder	1 517	1 449	68	186 388	102 224	84 164
Gemeinden	12 707	12 432	275	381 890	306 505	75 385
Andere politische Selbstverwaltungskörper und sonstige öffentlich-rechtliche Körperschaften. .	7 340	7 204	136	939 583	918 930	20 653

Eigentümer	Kraftmaschinenleistung in PS			Kraftfahrzeugleistung in PS		
	insgesamt	öffentlich-rechtlich	privat-rechtlich	insgesamt	öffentlich-rechtlich	privat-rechtlich
Öffentliche Hand	1 691 773	1 005 186	686 587	29 027 785	28 216 114	811 671
davon:						
Reich	259 882	114 368	145 514	234 623	193 218	41 405
Länder	523 021	171 608	351 413	198 348	61 973	136 375
Gemeinden	453 880	325 178	128 702	930 443	507 979	422 464
Andere politische Selbstverwaltungskörper und sonstige öffentlich-rechtliche Körperschaften .	411 536	394 032	17 504	27 579 616	27 452 944	126 672

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Auf das Reich entfielen im Jahre 1925 nach dieser Übersicht rund 2,3% der öffentlich-rechtlich organisierten und rund 6% der privatrechtlich organisierten Wirtschaftseinheiten aus dem Verfügungsbereiche der Öffentlichen Hand. Fast 7% der öffentlich-rechtlich organisierten und 11% der privatrechtlich organisierten Wirtschaftseinheiten gehörten den deutschen Ländern. Das Eigentum der deutschen Gemeinden an öffentlich-rechtlichen Wirtschaftseinheiten machte rund 58%, an privatrechtlich organisierten rund 44% aller Wirtschaftseinheiten der Öffentlichen Hand aus. Der Rest entfällt auf andere politische Selbstverwaltungskörper und sonstige Körperschaften des öffentlichen Rechtes, wie Provinzen, Kreise, Verbände usw. Andere Verhältniszahlen ergeben sich bei Betrachtung der Beschäftigtenzahlen sowie der Leistung von Kraftmaschinen und Kraftfahrzeugen, wobei zu beachten ist, daß in den angegebenen Ziffern für die Kraftfahrzeugleistung auch die Leistung aller Reichsbahnfahrzeuge enthalten ist.

In der Industrie der Grundstoffe wurden im Verfügungsbereich der Öffentlichen Hand insgesamt 455 Wirtschaftseinheiten mit 136671 beschäftigten Personen gezählt. Hiervon sind 402 Wirtschaftseinheiten mit 40315 Beschäftigten öffentlich-rechtlich und 53 Wirtschaftseinheiten mit 96356 Beschäftigten privatrechtlich organisiert. Nach der Zahl der Wirtschaftseinheiten steht dabei die Baustoffindustrie mit insgesamt 395 Einheiten, die zum größten Teil von Gemeinden betrieben werden, an erster Stelle. Nach der Zahl der beschäftigten Personen hingegen ist die Öffentliche Hand innerhalb der Grundstoffindustrie hauptsächlich am Bergbau beteiligt. Von insgesamt 62499 im Bergbau beschäftigten Personen sind in 4 Wirtschaftseinheiten des Steinkohlenbergbaues 58498 Personen tätig; als Eigentümer dieser Bergbaubetriebe kommt besonders der Freistaat Preußen in Frage.

Für die verarbeitende Industrie weist die Betriebszählung insgesamt 1952 Wirtschaftseinheiten mit 52912 beschäftigten Personen nach, wovon 1923 Wirtschaftseinheiten mit 43240 Beschäftigten öffentlich-rechtlich und nur 29 Wirtschaftseinheiten mit 9672 Beschäftigten privatrechtlich organisiert sind. Der Größenordnung nach führt in dieser Gruppe das Nahrungs- und Genußmittelgewerbe mit 901 Wirtschaftseinheiten, in denen 13679 Personen beschäftigt wurden. Nur 11 Wirtschaftseinheiten dieser Gewerbegruppe haben Privatrechtsform. Weitaus die meisten Betriebe dieser Art gehören deutschen Gemeinden. Es folgt das Bekleidungsgewerbe mit 308 Wirtschaftseinheiten und 8129

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

beschäftigten Personen, wovon nur eine Wirtschaftseinheit mit 241 Beschäftigten Privatrechtsform hat.

Die Zählungsergebnisse für die sonstigen Gewerbegruppen dürften zahlreiche Wirtschaftseinheiten enthalten, die bei genauer Betrachtung nicht als erwerbswirtschaftliche Unternehmungen, sondern vielmehr als Anstalten, Spezialverwaltungen und dergleichen anzusehen sind. Dies gilt besonders für die Gruppen „Theater-, Musik-, Sport- und Schaustellungsgewerbe", „Gewerblich betriebener Unterricht" und „Gesundheitswesen und hygienische Gewerbe", in denen insgesamt 5381 Wirtschaftseinheiten mit 187527 beschäftigten Personen gezählt wurden. Aber auch in der Gruppe „Versicherungsgewerbe" sind zahlreiche Wirtschaftseinheiten enthalten, die — wie z. B. die sozialen Versicherungsanstalten mit 36758 Beschäftigten — vorwiegend allgemeinen Interessen dienen und nur mittelbar als werbende Betriebe angesprochen werden dürfen. Eine Sonderstellung nehmen in diesem Sinne auch die Deutsche Reichsbahngesellschaft mit 755541 beschäftigten Personen und die Reichspost mit rund 355000 Beschäftigten ein, deren Angaben in der Gruppe „Verkehrswesen" enthalten sind. Die in 2835 Wirtschaftseinheiten der Gruppe „Geld-, Bank- und Börsenwesen" beschäftigten 54799 Personen dürften vornehmlich in öffentlichen Spar- und Darlehnskassen tätig gewesen sein. In der Gruppe „Wasser-, Gas- und Elektrizitätsgewinnung und -versorgung" wurden insgesamt 3363 Wirtschaftseinheiten der Öffentlichen Hand gezählt, in denen 138436 Personen beschäftigt waren. Auch in dieser Gewerbegruppe überwiegt die öffentlich-rechtliche Organisationsform. Rund 92% aller im öffentlichen Verfügungsbereich befindlichen Wirtschaftseinheiten dieses Gewerbezweiges und rund 72% aller hier beschäftigten Personen entfallen auf das Eigentum deutscher Gemeinden.

Der Anteil der im Verfügungsbereich der Öffentlichen Hand stehenden Wirtschaftseinheiten an der Gesamtheit aller von der Zählung für die Gewerbegruppen überhaupt erfaßten Wirtschaftseinheiten ist in der Gruppe „Wasser-, Gas- und Elektrizitätsgewinnung und -versorgung", also bei den sogenannten public utilities sehr beachtlich. Rund 39% aller in dieser Gruppe überhaupt ermittelten Wirtschaftseinheiten und rund 77% der beschäftigten Personen befinden sich in der Einflußsphäre der Öffentlichen Hand. Im „Verkehrswesen" beträgt der Anteil der öffentlichen Wirtschaft am gesamten Personal dieser Gewerbegruppe sogar rund 83%, der Anteil des Personals der Reichsbahn macht je-

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

doch allein schon über 50% aus. Der Anteil der im öffentlichen Gesundheitswesen beschäftigten Personen an der Gesamtheit der in dieser Gewerbegruppe Tätigen ist mit 42,5% ermittelt worden. In der Gruppe „Versicherungswesen" beträgt der Anteil fast 40%, im „Geld-, Bank- und Börsenwesen" über 25% und im „Theater-, Musik-, Sport- und Schaustellungsgewerbe" fast 23%. In der Industrie der Grundstoffe sind fast 7% des Personals in Wirtschaftseinheiten der Öffentlichen Hand beschäftigt, im Steinkohlenbergbau allein nahezu 20%. In der verarbeitenden Industrie dagegen macht der Personalanteil der öffentlichen Wirtschaft in fast allen Gewerbegruppen weniger als 1% aus. Nur im Vervielfältigungsgewerbe und in den photographischen Gewerben (rund 3%) sowie in der chemischen Industrie (rund 1,4%) ist der Anteil etwas höher.

III. Die Beteiligung am Grundkapital privatrechtlich organisierter Unternehmungen Mitte 1930.

Das Eigentum der Öffentlichen Hand an Unternehmungen privater Rechtsform wird nun auf Grund des Materials, das in der Konzernstatistik des Statistischen Reichsamts gesammelt worden ist, für Mitte 1930 nach Arten der Rechtsform besonders ausgewiesen. Für die Aktiengesellschaften konnte als weiteres Merkmal die Höhe des Grundkapitals leicht ermittelt werden. Dabei ist die Gefahr der Doppelzählung in den Fällen der Beteiligung mehrerer politischer Körperschaften an einer einzigen Unternehmung vermieden worden.

Direkte Beteiligungen der Öffentlichen Hand wurden bei insgesamt 1149 Unternehmungen festgestellt; davon sind 506 Aktiengesellschaften, 622 Gesellschaften m. b. H. und 21 andere privatrechtliche Unternehmungen. Bei insgesamt 843 Unternehmungen — 379 Aktiengesellschaften, 456 Gesellschaften m. b. H. und 8 anderen privatrechtlichen Gesellschaften — übersteigt der Anteil der Öffentlichen Hand 50% des Grundkapitals. Unternehmungen, deren Geschäftsanteile sämtlich einer öffentlichen Körperschaft gehören, wurden in dieser Gruppe („Majoritätsbeteiligungen") mitgezählt. Bei insgesamt 306 Unternehmungen (127 Aktiengesellschaften, 166 Gesellschaften m. b. H. und 13 anderen privatrechtlichen Gesellschaften) beträgt die Beteiligung weniger als die Hälfte des Kapitals. Die Verteilung der ermittelten

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Unternehmungen auf die einzelnen Gewerbegruppen ist aus der Tabelle II ersichtlich.

Für die Beurteilung des Umfanges der öffentlichen Wirtschaftstätigkeit ist der Anteil der Öffentlichen Hand am Grundkapital aller deutschen Aktiengesellschaften von Bedeutung. Da die Aktiengesellschaften, deren Geschäftsanteile sich zu mehr als 50% im Eigentum einer öffentlichen Körperschaft befinden, im allgemeinen praktisch völlig unter dem Einfluß dieser Körperschaften stehen, kann die Summe des Grundkapitals dieser Unternehmungen ohne Bedenken in voller Höhe in die Berechnung des Gesamtanteils eingesetzt werden. Von den Minoritätsbeteiligungen jedoch darf nur der ermittelte Beteiligungsbetrag berücksichtigt werden. Zu der Summe des Grundkapitals, die für die Mehrheitsbeteiligungen der Öffentlichen Hand in Höhe von mindestens 2687 Mill. RM (ohne die Grundkapitalien der Reichsbahngesellschaft und der Deutschen Rentenbank) festgestellt worden ist, muß also die Summe der Beteiligungsbeträge für die Minderheitsbeteiligungen zugeschlagen werden. Hierfür wurde ein Betrag von rund 178 Mill. RM ermittelt.

In zahlreichen Einzelfällen konnte der Prozentsatz der Beteiligung bei der Erhebung auch nicht annähernd festgestellt werden. Hierfür dürfte als vorsichtige Schätzung ein Zuschlag von rund 25% des Ausgangsbetrages in Frage kommen. Für die nicht bekannt gewordenen Fälle der Beteiligung öffentlicher Körperschaften wird ein weiterer Zuschlag von rund 25% jedem Sachkundigen ohne weiteres gerechtfertigt erscheinen. Auf diese Weise ergibt sich ein Gesamtbeteiligungsbetrag der Öffentlichen Hand an deutschen Aktiengesellschaften in Höhe von nom. mindestens 4,3 Milliarden RM. Für den Vergleich darf die Summe des auf Reichsmark lautenden Kapitals aller Aktiengesellschaften, die am 31. 12. 1929 im Deutschen Reiche bestanden haben, unverändert mit insgesamt rund 23,7 Milliarden RM angenommen werden. Der Anteil der Öffentlichen Hand am Grundkapital aller Aktiengesellschaften im Deutschen Reiche beträgt somit mindestens 18%. Die wirkliche Anteilsziffer dürfte jedoch noch etwas größer sein, da in der obigen Berechnung nur die direkten Beteiligungen öffentlicher Körperschaften berücksichtigt worden sind. Die indirekten Beteiligungen, die sich aus eigenen Beteiligungen der unter öffentlichem Einfluß stehenden Aktiengesellschaften ergeben (Tochtergesellschaften), sind in der Berechnung nicht enthalten. Unter Berücksichtigung dieser Beteiligungen zweiten

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

oder gar dritten Grades dürfte sich der Einflußbereich der Öffentlichen Hand schätzungsweise auf mindestens 20% des Grundkapitals aller deutschen Aktiengesellschaften erstrecken.

Diese Verhältniszahl kann jedoch nicht schlechthin als Maßstab für das „Eindringen der Öffentlichen Hand in die Sphäre der Privatwirtschaft" gelten. Ein großer Teil der Aktiengesellschaften, an deren Grundkapital öffentliche Körperschaften erheblich beteiligt sind, ist nämlich erst in neuerer Zeit durch Umwandlung von bisher öffentlich-rechtlich organisierten oder als Regiebetrieb geführten Unternehmungen gegründet worden. Die Summe des Grundkapitals aller deutschen Aktiengesellschaften hat sich um das Kapital dieser Neugründungen erhöht. Vom 1. 1. 1924 bis zum 31. 10. 1930 sind solche Umgründungen in 26 Fällen vorgenommen worden. Das Grundkapital dieser 26 neugegründeten Aktiengesellschaften beträgt rund 361 Millionen RM. Der Gegenwert für Unternehmungen in öffentlich-rechtlicher Form, die hierbei als Sacheinlage eingebracht worden sind, wurde mit rund 286 Millionen RM ermittelt.

Eine Erhöhung des Anteils der Öffentlichen Hand an der Summe des Grundkapitals aller deutschen Aktiengesellschaften hat also zweifellos stattgefunden, ist jedoch zum großen Teil nur der statistische Nachweis einer zunehmenden Bevorzugung der privatrechtlichen Organisationsform. In zahlreichen Fällen hat die Überführung einer öffentlichen Unternehmung in die Privatrechtsform einer Aktiengesellschaft sogar eine Beteiligung des Privatkapitals überhaupt erst ermöglicht. Ein Beispiel hierfür findet sich in der Entwicklungsgeschichte der Vereinigten Elektrizitätswerke Westfalen A.-G., Dortmund.

IV. Zahl und Produktionsanteil der öffentlichen Unternehmungen in einigen wichtigen Gewerbezweigen.

Für einige wichtige Gewerbezweige liegen besondere Angaben und Schätzungen über Zahl und Produktionsanteil der öffentlichen Unternehmungen vor. Da die Ergebnisse der Betriebszählung über die Bestände an Unternehmungen der Öffentlichen Hand in den Gewerbegruppen aus den Tabellen im einzelnen ohne weiteres abgelesen werden können, brauchen wir darauf im folgenden nicht mehr besonders einzugehen. Es muß jedoch darauf aufmerksam gemacht werden, daß

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

die Aufgliederung nach Gewerbegruppen schematisch auf Grund des wichtigsten Gewerbezweckes der erfaßten Einzelunternehmungen erfolgt ist, so daß in den Ziffern für eine bestimmte Gewerbegruppe auch Bestände enthalten sein können, die eigentlich einer anderen Gruppe hätten zugeteilt werden müssen. Dies gilt in erhöhtem Maße auch für die in Tabelle II ausgewiesenen Größen.

Am Steinkohlenbergbau des Ruhrgebietes[5] ist die Öffentliche Hand vornehmlich durch den Preußischen Staat und das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk A.-G. Essen (R.W.E.) beteiligt. Auf diese beiden Gruppen entfielen im Jahre 1929 rund 18% aller Steinkohlenfelder des Ruhrgebietes, rund 11% der Belegschaft aller Ruhrzechen und rund 10½% der im Steinkohlenbergbau des Ruhrgebietes installierten Koksöfen. Der Anteil dieser Gruppen an der Gesamtförderung betrug in den Jahren 1926, 1927 und 1928 mit geringen Schwankungen rund 10%.

In der Gas- und Ferngasversorgung[6] waren im Jahre 1927 von 1332 Gaswerken 1029 Kommunalbetriebe. 55 Werke wurden durch gemischtwirtschaftliche Unternehmungen geführt, deren Grundkapital überwiegend den Gemeinden gehörte. Nur 248 Werke waren in Privathand. Etwa 84% des in Gaswerken überhaupt erzeugten Gases wurden von rein kommunalen Werken erstellt. Im gleichen Jahre waren von insgesamt 202 Ferngas liefernden Gaswerken rund 72% kommunale, rund 19% gemischtwirtschaftliche und nur rund 9% private Werke.

Für die Gruppe Elektrizitätsgewinnung und -versorgung legt die Vereinigung der Elektrizitätswerke e. V. brauchbares Material vor, das für 1928 in einer Veröffentlichung des Enquete-Ausschusses („Die deutsche Elektrizitätswirtschaft") ausgewertet worden ist. Danach befanden sich im Jahre 1928 von insgesamt 611 öffentlichen Elektrizitätswerken mit einer Leistungsfähigkeit von rund 6,5 Millionen Kilowatt 341 in öffentlichem Eigentum, 103 Werke waren gemischtwirtschaftliche Unternehmungen und 167 in Privatbesitz. Leistungsfähigkeit und Erzeugung dieser Werke verteilen sich auf die drei Eigentümergruppen wie folgt[7]:

---

[5] Berechnet auf Grund von Angaben Erwin Kupczyks in „Wirtschaftsdienst", XV. Jahrgang, Heft 23 vom 6. 6. 1930.

[6] Vgl. „Das Gas in der deutschen Wirtschaft", Berlin 1929, S. 25, 297 und 299 (Beiträge von Vollbrecht und Elsas).

[7] Enquete-Ausschuß, a. a. O., S. 68.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Art der Werke	Leistungsfähigkeit		Erzeugung	
	Mill. kW	%	Mrd. kWh	%
Werke in Öffentlicher Hand . .	3,720	57,3	8,196	56,6
Gemischtwirtschaftliche Werke .	1,881	28,9	4,171	28,8
Privatwerke	0,895	13,8	2,112	14,6
Insgesamt:	6,496	100,0	14,479	100,0

Unter den in Öffentlicher Hand befindlichen Elektrizitätswerken stehen nach der Leistungsfähigkeit die Kommunalwerke, nach der Erzeugung hingegen die Werke des Reiches und der Länder an erster Stelle:

Leistungsfähigkeit, Erzeugung, Fremdstrombezug und nutzbare Abgabe 1928 der in Öffentlicher Hand befindlichen Werke[8]

Eigentümer	Leistungsfähigkeit Mill. kW	Erzeugung Mrd. kWh	Fremdstrombezug Mrd. kWh	nutzbare Abgabe Mrd. kWh
Reich und Staat	1,229	3,819	0,552	4,035
Stadt	1,798	2,918	2,206	4,349
Provinz, Kreis, Gemeinde	0,371	0,839	0,574	1,231
Sonstige	0,322	0,620	0,285	0,800
Insgesamt:	3,720	8,196	3,617	10,415

Von den 85 größten nicht privaten Elektrizitätswerken hatten im Jahre 1928 insgesamt 44 die Form der Aktiengesellschaft; davon gehörten 6 dem Reich und den Ländern, 2 waren gemeinsame Unternehmungen des Reiches, der Länder und der Gemeinden, 4 befanden sich im ausschließlichen Eigentume der Gemeinden und 32 waren gemischtwirtschaftlich. Nach Angaben von Oberbürgermeister Dr. Jarres[9] entfielen von der Gesamterzeugung an elektrischem Strom im Jahre 1927 in Höhe von 16,38 Milliarden Kilowattstunden rund 55,5% auf Werke der Öffentlichen Hand. An der gesamten Stromleistung der Öffentlichen Hand waren das Reich mit rund 17,6%, die deutschen Länder mit 20,9% und die Gemeinden mit 61,5% beteiligt. Bei Einrechnung des Anteils an der Erzeugung der gemischtwirtschaftlichen Be-

[8] Enquete-Ausschuß, a. a. O., S. 69.

[9] Vortragsbericht in „Zeitschrift für Kommunalwirtschaft", 19. Jahrgang, Nr. 20 vom 25. 10. 1929.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

triebe stellte sich die Gesamterzeugung der Öffentlichen Hand im Jahre 1927 nach Jarres auf fast 13 Milliarden Kilowattstunden = 77% der Gesamterzeugung.

In diesem Zusammenhange sollen aus einem Berichte, den der Präsident des Deutschen Städtetages, Dr. Mulert, dem Internationalen Gemeindekongreß in Sevilla erstattet hat[10], einige weitere wichtige Ziffern wiedergegeben werden. Von allen Elektrizitätswerken sind nach dieser Quelle rund 22% kommunal, rund 30% gemischtwirtschaftlich, rund 25% staatlich und rund 23% privat.

Von 149 Straßenbahnbetrieben waren nach Mulert 110 kommunal (davon 60 Regiebetriebe, 26 ausschließlich öffentlich, aber in Privatrechtsform, 24 gemischtwirtschaftlich mit Majoritätsbeteiligung der Gemeinden), 35 Betriebe privat und 4 zur Hälfte privat, zur Hälfte kommunal.

Von 120 Kraftautobetrieben befanden sich 23 im Eigentum der Reichspost, 3 gehörten der Reichsbahn, 1 Betrieb war staatlich, 35 Betriebe waren kommunal, 17 Betriebe gemischtwirtschaftlich und 41 privat.

Von rund 1500 öffentlichen Sparkassen in Preußen waren nach Mulert fast 730 städtisch, 250 im Eigentum von Landgemeinden, fast 450 Kreis- und Amtskassen, 8 provinzial oder ständisch, und 30 gehörten sonstigen öffentlichen Körperschaften. Der Präsident des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes, Geh.Reg.Rat Dr. Kleiner, gibt die Zahl aller deutschen Sparkassen mit 2700 an[11], die ganz überwiegend kommunale Einrichtungen, genauer, Anstalten ihrer kommunalen Gewährverbände (Stadt, Kreis, Landgemeinde) seien. Hierzu kommen noch 950 Girokassen im Freistaat Sachsen, die sich nur mit dem kurzfristigen Geld- und Kreditgeschäft befassen, das anderwärts auch von den Sparkassen betrieben wird.

Der Vollständigkeit halber sei schließlich auch eine Zusammenstellung Naphtalis erwähnt, die zugleich einen Überblick über die Entwicklung des relativen Anteils der Öffentlichen Hand an einzelnen Produktionszweigen in den Jahren 1913, 1920 und 1925 gestatten sollte. Fritz Naphtali hat sich dabei der Angaben O. Böttchers in dessen Auf-

[10] Vgl. „Zeitschrift für Kommunalwirtschaft", 19. Jahrgang, 1929, S. 1546f.

[11] Vgl. „Die Sparkassen in der Volkswirtschaft", Festschrift der „Berliner Börsen-Zeitung", 1930, II, S. 67.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

satz „Die ‚kalte Sozialisierung' im Spiegel der Statistik" bedient[12]. Die Tabelle Naphtalis enthält Anteilsziffern, die einer kritischen Betrachtung nicht standhalten und die Brauchbarkeit und Zuverlässigkeit dieser Zusammenstellung sehr in Frage stellen. So sind z. B. die Anteilsziffern für die Eisenförderung und die Aluminiumproduktion völlig irreführend. Otto Böttcher hat nämlich sowohl für die gesamte Roherzförderung[13] wie für die Aluminiumproduktion[14] falsche Bezugsgrößen gewählt, indem er für die Gesamtförderung bzw. die Gesamtproduktion nur die Summe der Betriebsergebnisse eines Ausschnitts aller deutschen Unternehmungen eingesetzt hat. Da weiterhin die Berechnung der für Unternehmungen der Öffentlichen Hand eingesetzten Produktionsziffern in allen Gewerbezweigen dieser Tabelle mangels Quellenangabe nicht nachgeprüft werden kann, dürfen auch diese Angaben nicht als repräsentativ für den Produktionsanteil aller Wirtschaftseinheiten öffentlicher Körperschaften betrachtet werden.

Ähnliche Bedenken müssen gegen alle anderen in diesem Abschnitte wiedergegebenen Angaben erhoben werden. Ein Gesamturteil über den Anteil der Öffentlichen Hand an der Produktion in den einzelnen Gewerbezweigen kann somit noch nicht gefällt werden, da zuverlässige Unterlagen hierfür bisher nicht zur Verfügung stehen.

---

[12] Fritz Naphtali, „Wirtschafts-Demokratie", Berlin 1928, S. 59. Naphtali hat bei Aufstellung der erwähnten Tabelle Zahlen aus der „Wirtschaftskurve" der „Frankfurter Zeitung" verwendet. (O. Böttcher, Die „kalte Sozialisierung" im Spiegel der Statistik; „Wirtschaftskurve", Jahrgang 1927, S. 80ff. und S. 192ff.) Auch Keiser hat die Zahlenangaben Böttchers übernommen. (Vgl. G. Keiser, Die kapitalistische Konzentration; Berlin 1931, S. 113.)

[13] Böttcher, a. a. O., S. 83.

[14] Ebenda, S. 84.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tabelle I. Ergebnisse der gewerblich

	Gewerbegruppen		Wirtschaftseinheiten überhaupt[1]		Wirtschaftseinheiten in öffentlich-rechtlicher Form und Wirtschaftseinheiten mit privatrechtlicher Unternehmungsform insgesamt (Sp. 8 u. 26 bzw. 9 u. 27 zusamme			
			Anzahl	Beschäftigte Personen	Anzahl		Beschäftigte Personen[2]	
					absolut	in v.H. d. Sp. 2	Anzahl	in v. d. Sp
	1		2	3	4	5	6	7
1	Industrie der Grundstoffe							
	Bergbau, Salinenwesen und Torfgräberei . .	III	1 923	441 736	43	*2,24*	62 499	*14,1*
	dar.: Gewinnung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts u. Koks	III 1	146	301 627	4	*2,74*	58 498	*19,3*
	Gewinnung von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts .	III 2	195	80 761	4	*2,04*	718	*0,8*
	Gewinnung von Erzen	III 3	96	14 975	4	*4,17*	174	*1,1*
	Salzbergbau	III 4	52	8 648	3	*5,77*	1 104	*12,7*
	Torfgräberei u. Torfaufbereitung	III 8	1 363	13 960	24	*1,76*	1 441	*10,3*
	Mit Bergbau kombinierte Werke	III a	84	622 226	3	*3,57*	31 414	*5,0*
	Baustoffindustrie . . .	IV 1 - IV 7	24 130	399 010	395	*1,64*	15 207	*3,8*
	Eisen- und Metallgewinnung	V	2 614	183 409	9	*0,34*	6 178	*3,3*
	Mit Eisen- und Metallgewinnung kombinierte Werke	V a	469	262 206	3	*0,64*	21 338	*8,1*
	Papiererzeugung . . .	XI 1 u. XI 2	1 159	128 276	2	*0,17*	35	*0,0*
	Summe		30 379	2 036 863	455	*1,50*	136,671	*6,7*
2	Verarbeitende Industrie							
	Industrie der Steine u. Erden (ohne Baustoffindustrie)	IV	4 371	259 288	2	*0,05*	68	*0,0*
	dar.: Glasindustrie ausg. Herst. von Instrumenten u. Spielwaren aus Glas . .	IV 11	1 838	103 802	1	*0,00*	3	*0,0*
	Feinkeramische Industrie.	IV 10	2 301	120 191	—	—	—	—

[1] Wirtschaftseinheiten mit Hausgewerbebetrieb so weit als möglich ausgegliedert.
[2] Ohne Hausgewerbe.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Betriebszählung am 16. Juni 1925.

Wirtschaftseinheiten in öffentlich-rechtlicher Form

insgesamt			betrieben vom Reich			betrieben von deutschen Ländern			betrieben von Gemeinden		
Anzahl	Beschäftigte Personen [2]		Anzahl	Beschäftigte Personen [2]		Anzahl	Beschäftigte Personen [2]		Anzahl	Beschäftigte Personen [2]	
	Anzahl	in v.H. d. Sp. 3		Anzahl	in v.H. d. Sp. 9		Anzahl	in v.H. d. Sp. 9		Anzahl	in v.H. d. Sp. 9
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
32	14 033	*3,18*	—	—	—	11	13 542	*96,50*	20	480	*3,42*
1	12 105	*4,01*	—	—	—	1	12 105	*100,00*	—	—	—
1	155	*0,19*	—	—	—	—	—	—	1	155	*100,00*
3	47	*0,03*	—	—	—	3	47	*100,00*	—	—	—
1	11	*0,13*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	1 151	*1,49*	—	—	—	6	884	*76,80*	16	267	*23,20*
1	7 177	*1,15*	—	—	—	1	7 177	*100,00*	—	—	—
360	8 371	*2,02*	1	37	*0,44*	19	2 733	*32,65*	325	5 340	*63,79*
5	1 738	*0,95*	—	—	—	4	1 651	*94,99*	—	—	—
2	8 961	*3,42*	1	8 759	*97,75*	1	202	*2,25*	—	—	—
2	35	*0,03*	—	—	—	—	—	—	2	35	*100,00*
402	40 315	*1,98*	2	8 796	*21,82*	36	25 305	*62,77*	347	5 855	*14,52*
1	3	*0,00*	—	—	—	—	—	—	1	3	*100,00*
1	3	*0,00*	—	—	—	—	—	—	1	3	*100,00*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tabelle

	Gewerbegruppen		noch: Wirtschaftseinheiten in öffentlich-rechtlicher Form					
			betrieben von anderen politischen Selbstverwaltungskörpern			betrieben von sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechts		
			Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]	
				Anzahl	in v. H. d. Sp. 9		Anzahl	in v. H. d. Sp. 9
	1		20	21	22	23	24	25
1	Industrie der Grundstoffe							
	Bergbau, Salinenwesen und Torfgräberei . . .	III	—	—	—	1	11	*0,08*
	dar.: Gewinnung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts u. Koks	III 1	—	—	—	—	—	—
	Gewinnung von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts .	III 2	—	—	—	—	—	—
	Gewinnung von Erzen	III 3	—	—	—	—	—	—
	Salzbergbau	III 4	—	—	—	1	11	*100,00*
	Torfgräberei u. Torfaufbereitung	III 8	—	—	—	—	—	—
	Mit Bergbau kombinierte Werke	III a	—	—	—	—	—	—
	Baustoffindustrie . . .	IV 1 - IV 7	13	247	*2,95*	2	14	*0,17*
	Eisen- und Metallgewinnung	V	1	87	*5,01*	—	—	—
	Mit Eisen- und Metallgewinnung kombinierte Werke	V a	—	—	—	—	—	—
	Papiererzeugung . . .	XI 1 u. XI 2	—	—	—	—	—	—
	Summe		14	334	*0,83*	3	25	*0,06*
2	Verarbeitende Industrie							
	Industrie der Steine u. Erden (ohne Baustoffindustrie)	IV	—	—	—	—	—	—
	dar.: Glasindustrie ausg. Herst. von Instrumenten u. Spielwaren aus Glas . .	IV 11	—	—	—	—	—	—
	Feinkeramische Industrie.	IV 10	—	—	—	—	—	—

[1] Ohne Hausgewerbe.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

(Fortsetzung).

Wirtschaftseinheiten mit privatrechtlicher Unternehmungsform, an denen Körperschaften des öffentlichen Rechts finanziell beteiligt sind (gemischtwirtschaftliche Unternehmungen)

Majoritätsbeteiligung bei Öffentlicher Hand			Majoritätsbeteiligung des Reichs			Majoritätsbeteiligung der deutschen Länder			Majoritätsbeteiligung bei Gemeinden			Majoritätsbeteiligung anderer polit. Selbstverwaltungskörper und sonstiger Körperschaften des öffentlichen Rechts		
Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]	
	Anzahl	in v.H. d. Sp. 3		Anzahl	in v.H. d. Sp. 27		Anzahl	in v.H. d. Sp. 27		Anzahl	in v.H. d. Sp. 27		Anzahl	in v.H. d. Sp. 27
26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
11	48 466	*10,97*	—	—	—	7	44 224	*91,25*	2	3 951	*8,15*	3	492	*1,02*
3	46 393	*15,38*	—	—	—	2	42 561	*91,74*	1	3 832	*8,26*	—	—	—
3	563	*0,70*	—	—	—	—	—	—	1	119	*21,13*	2	444	*78,86*
1	127	*0,85*	—	—	—	1	127	*100,00*	—	—	—	—	—	—
2	1 093	*16,64*	—	—	—	2	1 093	*100,00*	—	—	—	—	—	—
2	290	*2,08*	—	—	—	1	242	*83,45*	—	—	—	1	48	*16,55*
2	24 237	*3,90*	—	—	—	1	19 194	*79,19*	1	5 043	*20,81*	—	—	—
35	6 836	*1,71*	—	—	—	3	796	*11,64*	16	703	*10,28*	15	4 939	*72,25*
4	4 440	*2,42*	3	2 651	*59,71*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	12 377	*4,72*	1	12 377	*100,00*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
53	96 356	*4,73*	4	15 028	*15,60*	11	64 214	*66,64*	19	9 697	*10,06*	18	5 431	*5,64*
1	65	*0,03*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	65	*100,00*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tabelle I

	Gewerbegruppen		Wirtschaftseinheiten überhaupt[1]		Wirtschaftseinheiten in öffentlich-rechtlicher Form und Wirtschaftseinheiten mit privatrechtlicher Unternehmungsform insgesamt (Sp. 8 u. 26 bzw. 9 u. 27 zusammen)			
			Anzahl	Beschäftigte Personen	Anzahl		Beschäftigte Personen[2]	
					absolut	in v. H. d. Sp. 2	Anzahl	in v. H. d. Sp. 3
	1		2	3	4	5	6	7
	Herst. von Eisen-, Stahl- und Metallwaren . .	VI	135 167	823 358	141	*0,10*	1 935	*0,24*
	Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau . .	VII	39 108	1 206 148	42	*0,11*	6 396	*0,53*
	Elektrotechnische Industrie, Feinmechanik und Optik	VIII	41 292	613 204	23	*0,06*	1 361	*0,22*
	Chemische Industrie .	IX	7 635	316 096	20	*0,26*	4 358	*1,38*
	Textilindustrie	X	29 453	1 106 488	60	*0,30*	2 627	*0,24*
	Papierverarbeitung u. Tapetenindustrie . . .	XI 3 u. XI 4	9 186	137 316	54	*0,59*	1 310	*0,95*
	Vervielfältigungsgewerbe u. photographische Gewerbe	XI 5 einschl. XI 7	18 332	182 793	73	*0,40*	5 495	*3,01*
	Verlags- und Druckgewerbe.	XI 6	2 260	129 353	3	*0,13*	367	*0,28*
	Lederindustrie u. Linoleumindustrie	XII	31 277	160 542	23	*0,07*	160	*0,10*
	Kautschukindustrie und Asbestindustrie	XIII	949	67 776	—	—	—	—
	Holz- und Schnitzstoffindustrie	XIV	204 429	927 272	302	*0,14*	7 027	*0,76*
	Musikinstrumenten- u. Spielwarenindustrie .	XV	6 156	97 994	—	—	—	—
	Nahrungs- und Genußmittelgewerbe	XVI	274 941	1 378 759	901	*0,33*	13 679	*0,99*
	Bekleidungsgewerbe . .	XVII	463 006	1 257 755	308	*0,07*	8 129	*0,65*
	Summe		1 267 562	8 664 142	1 952	*0,15*	52 912	*0,61*
3	Wasser-, Gas- und Elektrizitätsgewinnung und -versorgung	XIX	8 593	179 596	3 363	*39,14*	138 436	*77,08*

[1] Wirtschaftseinheiten mit Hausgewerbebetrieb so weit als möglich ausgegliedert.
[2] Ohne Hausgewerbe.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

(Fortsetzung).

Wirtschaftseinheiten in öffentlich-rechtlicher Form

insgesamt			betrieben vom Reich			betrieben von deutschen Ländern			betrieben von Gemeinden		
Anzahl	Beschäftigte Personen[2]		Anzahl	Beschäftigte Personen[2]		Anzahl	Beschäftigte Personen[2]		Anzahl	Beschäftigte Personen[2]	
	Anzahl	in v.H. d. Sp. 3		Anzahl	in v.H. d. Sp. 9		Anzahl	in v.H. d. Sp. 9		Anzahl	in v.H. d. Sp. 9
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
141	1 935	*0,24*	39	266	*13,75*	54	816	*42,17*	39	709	*36,64*
40	3 891	*0,32*	12	2 113	*54,30*	12	1 137	*29,22*	14	557	*14,32*
20	301	*0,05*	2	13	*4,32*	6	49	*16,28*	10	231	*76,74*
18	441	*0,14*	1	190	*43,08*	6	97	*22,00*	5	24	*5,44*
60	2 627	*0,24*	1	1	*0,04*	37	2 064	*78,57*	8	177	*6,74*
54	1 310	*0,95*	1	8	*0,62*	43	977	*74,58*	5	69	*5,27*
73	5 495	*3,01*	8	4 262	*77,56*	24	424	*7,72*	31	459	*8,37*
1	79	*0,06*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23	160	*0,10*	6	29	*18,13*	12	118	*73,75*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
295	6 202	*0,67*	10	185	*2,98*	125	2 989	*48,19*	117	2 089	*33,68*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
890	12 908	*0,94*	14	1 736	*13,45*	36	801	*6,21*	757	9 598	*74,36*
307	7 888	*0,63*	86	1 790	*22,69*	139	4 177	*52,95*	46	792	*10,04*
1 923	43 240	*0,50*	180	10 593	*24,50*	494	13 649	*31,57*	1 033	14 708	*34,01*
3 218	80 010	*44,55*	15	190	*0,24*	15	612	*0,76*	3 013	74 120	*92,64*

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tabelle I

Gewerbegruppen		noch: Wirtschaftseinheiten in öffentlich-rechtlicher Form					
		betrieben von anderen politischen Selbstverwaltungskörpern			betrieben von sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechts		
		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]	
			Anzahl	in v.H. d. Sp. 9		Anzahl	in v.H. d. Sp. 9
1		20	21	22	23	24	25
Herst. von Eisen-, Stahl- und Metallwaren . .	VI	6	64	*3,31*	3	80	*4,13*
Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau . .	VII	—	—	—	2	84	*2,16*
Elektrotechnische Industrie, Feinmechanik und Optik	VIII	2	8	*2,66*	—	—	—
Chemische Industrie .	IX	1	1	*0,23*	5	129	*29,25*
Textilindustrie	X	5	8	*3,16*	9	302	*11,50*
Papierverarbeitung u. Tapetenindustrie . . .	XI 3 u. XI 4	3	157	*12,00*	2	99	*7,56*
Vervielfältigungsgewerbe u. photographische Gewerbe	XI 5 einschl. XI 7	7	111	*2,02*	3	239	*4,35*
Verlags- und Druckgewerbe	XI 6	—	—	—	1	79	*100,00*
Lederindustrie und Linoleumindustrie	XII	—	—	—	5	13	*8,13*
Kautschukindustrie und Asbestindustrie	XIII	—	—	—	—	—	—
Holz- und Schnitzstoffindustrie	XIV	30	754	*12,16*	13	185	*2,98*
Musikinstrumenten- u. Spielwarenindustrie .	XV	—	—	—	—	—	—
Nahrungs- und Genußmittelgewerbe	XVI	19	137	*1,06*	64	636	4,93
Bekleidungsgewerbe . .	XVII	15	361	*4,58*	21	768	*9,74*
Summe		88	1 671	*3,88*	128	2 614	*6,05*
3 Wasser-, Gas- und Elektrizitätsgewinnung und -versorgung	XIX	71	2 371	*2,97*	104	2 710	*3,39*

[1] Ohne Hausgewerbe.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

(Fortsetzung).

Wirtschaftseinheiten mit privatrechtlicher Unternehmungsform, an denen Körperschaften des öffentlichen Rechts finanziell beteiligt sind (gemischtwirtschaftliche Unternehmungen)

Majoritätsbeteiligung bei Öffentlicher Hand			Majoritätsbeteiligung des Reichs			Majoritätsbeteiligung der deutschen Länder			Majoritätsbeteiligung bei Gemeinden			Majoritätsbeteiligung anderer polit. Selbstverwaltungskörper und sonstiger Körperschaften des öffentlichen Rechts		
Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]	
	Anzahl	in v.H. d. Sp. 3		Anzahl	in v.H. d. Sp. 27		Anzahl	in v.H. d. Sp. 27		Anzahl	in v.H. d. Sp. 27		Anzahl	in v.H. d. Sp. 27
26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	2 505	*0,21*	1	2 358	*94,13*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	1 060	*0,17*	1	955	*90,09*	—	—	—	1	100	*9,43*	1	5	*0,47*
2	3 917	*1,24*	2	3 917	*100,00*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	288	*0,22*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	288	*100,00*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	825	*0,09*	—	—	—	2	83	*10,06*	5	785	*95,15*	3	331	*40,12*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	771	*0,06*	2	219	*28,40*	1	97	*12,58*	11	614	*79,64*	1	2	*0,26*
1	241	*0,02*	—	—	—	1	241	*100,00*	—	—	—	—	—	—
29	9 672	*0,11*	6	7 449	*77,02*	4	421	*4,35*	17	1 499	*15,50*	8	691	*7,14*
145	58 426	*32,53*	2	4 612	*7,89*	12	10 664	*18,25*	92	25 560	*43,75*	22	7 077	*12,11*

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tabelle I

	Gewerbegruppen		Wirtschaftseinheiten überhaupt[1]		Wirtschaftseinheiten in öffentlich-rechtlicher Form und Wirtschaftseinheiten mit privatrechtlicher Unternehmungsform insgesamt (Sp. 8 u. 26 bzw. 9 u. 27 zusammen)			
			Anzahl	Beschäftigte Personen	Anzahl		Beschäftigte Personen[2]	
					absolut	in v.H. d. Sp. 2	Anzahl	in v.H. d. Sp. 3
	1		2	3	4	5	6	7
4	Handelsgewerbe (ohne Geld-, Bank- u. Börsenwesen sowie gewerbliche Verwaltungsbetriebe [Spitzenges. u. dgl.])	XX ohne XX 7 u. XX 15	1 023 392	797 432	1 936	*0,19*	19 220	*0,69*
5	Geld-, Bank- u. Börsenwesen	XX 7	25 856	215 666	2 835	*10,96*	54 799	*25,41*
6	Gewerbl. Verwaltungsbetriebe (Spitzenges. u. dgl.)	XX 15	663	6 027	25	*3,77*	2 015	*33,43*
7	Versicherungsgewerbe .	XXI	18 405	109 518	3 286	*17,85*	42 719	*39,01*
8	Verkehrswesen	XXII	61 490	1 491 642	741	*1,21*	1 239 134	*83,07*
	dar.: Post- und Telegraphenwesen . . .	XXII 7	133	356 779	4	*3,01*	355 086	*99,53*
	Eisenbahnwesen (Deutsche Reichsbahn)	XXII 8	1	755 541	1	*100,00*	755 541	*100,00*
9	Baugewerbe (einschl. Baunebengewerbe) . .	XVIII	224 554	1 533 899	1 290	*0,57*	71 551	*4,66*
10	Nichtlandwirtsch. Gärtnerei und Tierzucht .	I	17 248	53 157	203	*1,19*	6 930	*3,04*
11	Hochseefischerei	II	468	9 239	—	—	—	—
12	Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe	XXIII	253 396	719 036	737	*0,30*	5 001	*0,70*
13	Theater-, Musik-, Sport- und Schaustellungsgewerbe.	XXIV	9 958	86 115	160	*1,61*	19 522	*22,67*
14	Gewerblich betriebener Unterricht	XXV	6 249	25 242	55	*0,88*	1 029	*4,08*
15	Gesundheitswesen u. hygienische Gewerbe . .	XXVI	80 644	392 917	5 166	*6,41*	166 976	*42,50*
	Insgesamt		3 028 704	18 320 491	22 204	*0,73*	1 956 915	*10,68*

[1] Wirtschaftseinheiten mit Hausgewerbebetrieb soweit als möglich ausgegliedert.
Ohne Hausgewerbe.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

(Fortsetzung).

Wirtschaftseinheiten in öffentlich-rechtlicher Form											
insgesamt			betrieben vom Reich			betrieben von deutschen Ländern			betrieben von Gemeinden		
Anzahl	Beschäftigte Personen[2]		Anzahl	Beschäftigte Personen[2]		Anzahl	Beschäftigte Personen[2]		Anzahl	Beschäftigte Personen[2]	
	Anzahl	in v. H. d. Sp. 3		Anzahl	in v. H. d. Sp. 9		Anzahl	in v. H. d. Sp. 9		Anzahl	in v. H. d. Sp. 9
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1 821	14 103	*0,50*	6	52	*0,37*	234	1 968	*13,95*	923	7 019	*49,77*
2 806	52 765	*24,47*	—	—	—	18	5 468	*10,36*	1 941	14 999	*28,43*
15	1 020	*16,92*	—	—	—	1	29	*2,84*	4	16	*1,57*
3 283	42 676	*38,97*	—	—	—	13	1 148	*2,69*	20	122	*0,29*
556	1 190 563	*79,82*	90	373 745	*31,39*	22	7 325	*0,62*	373	48 212	*4,05*
4	355 086	*99,53*	4	355 086	*99,53*	—	—	—	—	—	—
1	755 541	*100,00*	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1 268	67 253	*4,38*	102	5 507	*8,19*	300	10 376	*15,43*	552	29 281	*43,54*
201	6 908	*13,00*	1	1	*0,01*	30	1 347	*19,50*	138	5 229	*75,69*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
734	4 925	*0,68*	38	191	*3,88*	32	308	*6,25*	468	3 169	*64,35*
149	17 481	*20,30*	1	21	*0,12*	24	7 167	*41,00*	119	10 228	*58,51*
54	1 002	*3,97*	—	—	—	14	135	*13,47*	22	551	*54,99*
5 151	165 912	*42,23*	61	1 418	*0,85*	216	27 387	*16,51*	3 479	92 996	*56,05*
21 581	1 728 173	*9,43*	496	400 514	*23,18*	1 449	102 224	*5,92*	12 432	306 505	*17,74*

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tabelle I

	Gewerbegruppen		noch: Wirtschaftseinheiten in öffentlich-rechtlicher Form					
			betrieben von anderen politischen Selbstverwaltungskörpern			betrieben von sonstigen Körperschaften des öffentlichen Rechts		
			Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]	
				Anzahl	in v.H. d. Sp. 9		Anzahl	in v.H. d. Sp. 9
	1		20	21	22	23	24	25
4	Handelsgewerbe (ohne Geld-, Bank- u. Börsenwesen sowie gewerbliche Verwaltungsbetriebe [Spitzenges. u. dgl.])	XX ohne XX 7 u. XX 15	450	1 958	*13,88*	208	3 106	*22,02*
5	Geld-, Bank-, u. Börsenwesen.	XX 7	663	8 514	*16,14*	184	23 784	*45,08*
6	Gewerbl. Verwaltungsbetriebe (Spitzenges. u. dgl.)	XX 15	1	1	*0,10*	9	974	*95,49*
7	Versicherungsgewerbe .	XXI	28	397	*0,93*	3 222	41 009	*96,09*
8	Verkehrswesen.	XXII	56	5 080	*0,43*	15	756 201	*63,52*
	dar.: Post- und Telegraphenwesen . . .	XXII 7	—	—	—	—	—	—
	Eisenbahnwesen (Deutsche Reichsbahn)	XXII 8	—	—	—	1	755 541	*100,00*
9	Baugewerbe (einschl. Baunebengewerbe) . .	XVIII	293	21 838	*32,47*	21	251	*0,37*
10	Nichtlandwirtsch. Gärtnerei und Tierzucht .	I	5	21	*0,30*	27	310	*4,49*
11	Hochseefischerei	II	—	—	—	—	—	—
12	Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe	XXIII	26	173	*3,55*	170	1 082	*21,97*
13	Theater-, Musik-, Sport- und Schaustellungsgewerbe.	XXIV	—	—	—	5	65	*0,37*
14	Gewerblich betriebener Unterricht	XXV	—	—	—	18	316	*31,54*
15	Gesundheitswesen u. hygienische Gewerbe . .	XXVI	587	21 931	*13,22*	808	22 180	*13,37*
	Insgesamt		2 282	64 305	*3,72*	4 922	854 627	*49,45*

[1] Ohne Hausgewerbe.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

(Fortsetzung).

Wirtschaftseinheiten mit privatrechtlicher Unternehmungsform, an denen Körperschaften des öffentlichen Rechts finanziell beteiligt sind (gemischtwirtschaftliche Unternehmungen)

Majoritätsbeteiligung bei Öffentlicher Hand			Majoritätsbeteiligung des Reichs			Majoritätsbeteiligung der deutschen Länder			Majoritätsbeteiligung bei Gemeinden			Majoritätsbeteiligung anderer polit. Selbstverwaltungskörper und sonstiger Körperschaften des öffentlichen Rechts		
Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]		Anzahl	Beschäftigte Personen[1]	
	Anzahl	in v.H. d. Sp. 3		Anzahl	in v.H. d.Sp.27		Anzahl	in v.H. d.Sp.27		Anzahl	in v.H. d.Sp.27		Anzahl	in v.H. d.Sp.27
26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
115	5 117	*0,18*	11	682	*13,33*	15	1 055	*20,42*	49	1 834	*35,84*	19	305	*5,96*
29	2 034	*0,94*	4	1 391	*68,40*	2	77	*3,79*	6	190	*9,34*	11	264	*12,98*
10	995	*16,51*	2	25	*2,51*	1	943	*94,77*	2	3	*0,30*	3	23	*2,61*
3	43	*0,04*	1	16	*37,21*	—	—	—	1	7	*16,28*	1	20	*46,51*
185	48 571	*3,26*	2	498	*1,03*	13	5 593	*11,52*	56	31 341	*64,53*	50	6 421	*13,22*
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	4 298	*0,28*	1	37	*0,86*	3	377	*8,77*	13	3 185	*74,10*	3	396	*9,21*
2	22	*0,04*	—	—	—	1	6	*27,27*	1	16	*72,73*	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	76	*0,01*	—	—	—	—	—	—	3	76	*100,00*	—	—	—
11	2 041	*2,37*	1	74	*3,63*	2	479	*23,47*	6	1 472	*72,12*	—	—	—
1	27	*0,11*	—	—	—	1	27	*100,00*	—	—	—	—	—	—
15	1 064	*0,27*	1	21	*1,97*	3	308	*28,95*	10	505	*47,46*	1	25	*2,35*
623	228 742	*1,25*	35	29 833	*13,04*	68	84 164	*36,79*	275	75 385	*32,96*	136	20 653	*9,03*

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tabelle II.

Unternehmungen in privatrechtlicher Form, an denen die Öffentliche Hand direkt beteiligt ist.

(Soweit feststellbar.)

	Gewerbegruppen	Majoritätsbeteiligungen (über 50 %)				Minoritätsbeteiligungen (unter 50 %)			
		A.-G.		G. m. b. H.	Andere Unternehmungsformen	A.-G.		G. m. b. H.	Andere Unternehmungsformen
		Anzahl	Nominalkapital in 1000 RM	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Nominalkapital in 1000 RM	Anzahl	Anzahl
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
I	Land- und Forstwirtschaft	1	850	3	—	—	—	1	—
II	Fischerei	1	111,2	—	—	—	—	—	—
III 1	Gewinnung von Steinkohlen (einschl. Kokereien und Brikettfabriken)	1	67 000	—	2	—	—	—	—
III 2	Gewinnung von Braunkohlen (einschl. Brikettfabriken)	—	—	—	1	—	—	—	—
III 3	Salzgewinnung	2	3 000	1	—	1	2 820	—	—
III 3 K	Kalibergbau	—	—	—	—	—	—	—	5
III 4	Gewinnung und Aufbereitung von Erzen	—	—	—	1	—	—	—	—
III 5	Übrige Unternehmungen der Gruppe „Bergbau, Salinenwesen, Torfgräberei“	1	420	1	—	—	—	1	—
III a 1	Bergbau und Eisenindustrie	—	—	—	—	—	—	1	—
III a 2/3	Übrige mit Bergbau verbundene Unternehmungen	1	7 000	—	—	1	37 875	—	—
IV 1	Baustoffindustrie	4	5 575	23	1	2	3 800	10	3
IV 1 a	Zementindustrie	1	3 300	—	—	—	—	—	—

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

IV 2	Feine Steinbearbeitung, Feinkeramik.	1	450	—	—	—	—	—	—
IV 2a	Glasindustrie	—	—	—	—	—	—	1	—
IV 2b	Porzellanindustrie	—	—	—	—	—	—	—	—
IV 3	Übrige Unternehmungen der Gruppe „Industrie der Steine und Erden“	—	—	2	—	—	—	—	—
V 1	Großeisenindustrie (einschließlich Eisengießereien)	—	—	—	—	—	—	—	—
V 2	Metallhütten usw. (einschl. Metallgießereien)	—	—	—	—	—	—	—	—
V 3	Verbundene Betriebe aus Großeisenindustrie, Metallhütten usw.	—	—	1	—	—	—	—	—
V a 1	Mit Eisengewinnung verbundene Werke	1	20 000	—	—	—	—	—	—
V a 2	Mit Metallgewinnung verbundene Werke	—	—	—	—	—	—	—	—
VI 1	Herstellung von Eisen- und Stahlwaren	1	1 000	—	—	—	—	1	—
VI 2	Herstellung von Metallwaren (außer Eisen- und Stahlwaren)	—	—	—	—	—	—	—	—
VI 3	Verbundene Betriebe der Gruppe „Eisen-, Stahl- und Metallwarenherstellung“	—	—	1	—	—	—	—	—
VII 1	Maschinen- und Apparatebau (auch Eisenbau)	1	1 600	1	—	5	10 867	2	—
VII 2	Fahrzeugbau	—	—	—	—	—	—		
VII 2a	Automobil- und Fahrradbau	—	—	—	—	1	2 000	—	—
VII 2b	Waggon- und Lokomotivbau	—	—	—	—	1	6 000	—	—
VII 3	Schiffbau	1	11 000	—	—	1	10 000	—	—
VIII 1	Elektrotechnische Industrie	—	—	9	1	—	—	1	—
VIII 2	Feinmechanische und optische Industrie	—	—	2	—	—	—	—	—
IX 1	Verbundene Betriebe der Gruppe „chemische Industrie“	—	—	—	—	—	—	—	—
	Übertrag	17	121 306,2	44	6	12	73 362	18	8

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tabelle II (Fortsetzung).

	Gewerbegruppen	Majoritätsbeteiligungen (über 50 %)				Minoritätsbeteiligungen (unter 50 %)			
		A.-G.		G. m. b. H.	Andere Unternehmungsformen	A.-G.		G. m. b. H.	Andere Unternehmungsformen
		Anzahl	Nominalkapital in 1000 RM	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Nominalkapital in 1000 RM	Anzahl	Anzahl
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Übertrag	17	121 306,2	44	6	12	73 362	18	8
IX 2	Herstellung von Treibmitteln; Destillation von Steinkohlenteer, Braunkohlenteer, Erdöl usw.	—	—	—	—	—	—	—	—
IX 3	Spreng- und Zündstoffindustrie (einschl. Zelluloidherstellung)	—	—	—	—	—	—	—	—
IX 4	Düngemittelindustrie	—	—	2	—	—	—	—	—
IX 5	Erd- und Mineralfarbenindustrie	—	—	2	—	—	—	—	—
IX 6	Herstellung pharmazeutischer Produkte	—	—	—	—	—	—	—	—
IX 7	Industrie der Schwerchemikalien (einschl. flüssiger Gase)	1	2 690,8	—	—	1	2 630	—	—
IX 8	Photochemische Industrie	—	—	—	—	—	—	—	—
IX 9	Herstellung von Seifen, kosmetischen und ähnlichen Erzeugnissen	—	—	—	—	—	—	—	—
IX 10	Herstellung von chemisch-technischen und sonstigen Erzeugnissen der Gruppe IX (darunter Zündholzfabrikation usw.)	—	—	—	—	—	—	—	—
X 1	Spinnerei und Weberei (auch Wäscherei und Kämmerei)	—	—	—	—	—	—	—	—
X 1a	Kunstseide (auch Herstellung von Kunstseide)	—	—	—	—	—	—	—	—

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

X 1 b	Wolle	—	—	—	—	—	—	—	—
X 1 c	Baumwolle	—	—	—	—	—	—	—	—
X 1 d	Bastfaser	—	—	—	—	—	—	—	—
X 1 e	Verbundene Betriebe der Gruppen X 1, X 1a, X 1b, X 1c, X 1d	—	—	—	—	—	—	—	—
X 1 f	Seide	—	—	—	—	—	—	—	—
X 2	Übrige Unternehmungen der Textilindustrie	—	—	—	—	1	3 000	—	—
XI 1 a	Papiererzeugung	—	—	—	—	—	—	—	—
XI 1 b	Papierverarbeitung	—	—	—	—	—	—	—	—
XI 2	Vervielfältigungsgewerbe	2	3 805	2	—	—	—	—	—
XII	Lederindustrie und Linoleumindustrie	—	—	—	—	—	—	—	—
XIII	Kautschuk- und Asbestindustrie	—	—	—	—	—	—	—	—
XIV 1	Sägewerke und sonstige Holzzurichtung	—	—	1	—	—	—	—	—
XIV 2	Möbelfabrikation	1	3 000	1	—	—	—	—	—
XIV 3	Übrige Unternehmungen des Holz- und Schnitzstoffgewerbes	1	200	1	—	—	—	—	—
XV 1	Musikinstrumentenindustrie	—	—	—	—	—	—	—	—
XV 2	Spielwarenindustrie	—	—	—	—	—	—	—	—
XVI 1	Mühlenindustrie	—	—	2	—	—	—	—	—
XVI 2	Konservenindustrie	—	—	—	—	2	535	—	—
XVI 3	Zuckerfabriken	—	—	—	—	1	30 000	—	—
XVI 4	Brauereien und Mälzereien	1	700	—	—	—	—	—	—
XVI 5	Tabakindustrie	—	—	—	—	—	—	—	—
XVI 6	Übrige Unternehmungen des Nahrungs- und Genußmittelgewerbes	1	3 600	9	—	1	60	2	—
XVII 1	Schuhmacherei und Schuhindustrie	—	—	—	—	—	—	—	—
XVII 2	Reinigung von Textilerzeugnissen	—	—	—	—	—	—	—	—
	Übertrag	24	135 302,0	64	6	18	109 587	20	8

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

Tabelle II (Fortsetzung).

	Gewerbegruppen	Majoritätsbeteiligungen (über 50 %)				Minoritätsbeteiligungen (unter 50 %)			
		A.-G.		G. m. b. H.	Andere Unternehmungsformen	A.-G.		G. m. b. H.	Andere Unternehmungsformen
		Anzahl	Nominalkapital in 1000 RM	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Nominalkapital in 1000 RM	Anzahl	Anzahl
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Übertrag	24	135 302,0	64	6	18	109 587	20	8
XVII 3	Bekleidungsgewerbe (außer Schuhindustrie und Textilreinigung) . . .	—	—	—	—	—	—	1	—
XVIII 1	Baugewerbe	—	—	—	—	1	2 090	6	—
XVIII 2	Baunebengewerbe	—	—	—	—	—	—	—	—
XIX 1	Wasserwerke	3	6 127,2	9	—	1	28 000	1	—
XIX 2	Gaswerke	14	157 100	21[1]	—	4	9 045	11	—
XIX 3	Elektrizitätswerke und damit verbundene Betriebe	64[2]	997 809	42	2	31	365 020	23	1
XIX 4	Wasser- und Gaswerke miteinander oder mit anderen Betrieben verbunden .	2	5 140	25	—	—	—	2	—
XX 1	Warenhandel	4	7 200	20	—	3	1 640	15	—
XX 1a	Warenhäuser	—	—	—	—	—	—	—	—
XX 1b	Buchhandel und Verlagsgewerbe . .	—	—	6	—	—	—	3	—
XX 2	Banken und sonstiger Geldhandel . .	20[3]	98 255[3]	22	—	6	6 507,5	—	1
XX 2a	Hypothekenbanken	2	26 634	2	—	2[4]	1 000	—	1
XX 2b	Finanzierungsgesellschaften	1	1 000	—	—	1	100	—	—
XX 3	Grundstücksgesellschaften und -verwaltungen	25	34 620,3	75	—	21[5]	19 053	17	—

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/

176. II.

XX 4a	Treuhand- und Vermögensverwaltung	—	—	2	—	1	1 000	—	—
XX 4b	Handels- und Anzeigenvermittlung, Reklame, Markt- und Messewesen u. ä.	7	10 042,1	20	—	—	—	6	—
XX 5	Filmverleih und Filmverkauf	—	—	—	—	—	—	—	—
XX 6	Aufbewahrung, Spedition und Bewachung	6	12 290	6	—	2	60 100	2	—
XX 7	Beteiligungsgesellschaften	6	356 250	1	—	4	16 400	—	1
XXI	Versicherungswesen	—	—	1	—	—	—	—	1
XXII 1	See- und Küstenschiffahrt	1	70	—	—	—	—	—	—
XXII 2	Binnenschiffahrt	3	13 686	2	—	2	5 000	—	—
XXII 3	Vollbahnen, Klein- und Straßenbahnen	141[6]	752 888,3[6]	58[7]	—	14	40 179,5	9	—
XXII 4	Luftverkehr	11	6 313	1	—	3	25 950	7	—
XXII 5	Sonstige Unternehmungen des Verkehrswesens	17	44 892,2	53	—	3	6 830	12	—
XXIII	Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe .	2	2 500	—	—	2	2 775	2	—
XXIV	Theater-, Musik-, Sport- und Schaustellungsgewerbe sowie Filmaufnahme und Filmvorführung (auch mit Filmverleih verbunden)	15	8 506,4	13	—	4	6 125	5	—
XXV u. XXVI	Sonstige Gesellschaften (darunter auch Unternehmungen, deren Gewerbeart nicht genau festgestellt werden konnte)	11	10 848,5	13	—	4	1 089	24	—
	Insgesamt	379	2 687 474,0	456	8	127	707 491,0	166	13

[1] Darunter 1 G. m. b. H. im Saargebiet.
[2] Darunter 2 A.-G. im Saargebiet mit einem Nominalkapital von zusammen Fr. 1 580 000,—.
[3] Ohne Deutsche Rentenbank (nom. RM 2 000 000 000,—).
[4] Darunter 1 A.-G. im Saargebiet mit einem Nominalkapital von Fr. 5 000 000,—.
[5] Darunter 1 A.-G. im Saargebiet mit einem Nominalkapital von Fr. 900 000,—.
[6] Darunter 2 A.-G. im Saargebiet mit einem Nominalkapital von zusammen Fr. 8 875 000,—.
[7] Ohne Deutsche Reichsbahngesellschaft (nom. RM 15 000 000 000,—); darunter 1 G. m. b. H. im Saargebiet.

DOI https://doi.org/10.3790/978-3-428-56569-6 | Generated on 2025-11-01 02:43:42
OPEN ACCESS | Licensed under CC BY 4.0 | https://creativecommons.org/about/cclicenses/