Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 27 (1948)
Heft: 4

Artikel: Das Nationalisierungsprogramm der britischen Arbeiterregierung
Autor: Brügel, J.W.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-335970

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

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

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

Download PDF: 13.12.2025

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

Sozialistische Monatsschrift

ROTE REVUE

27. Jahrgang *APRIL 1948* *Heft 4*

J. W. BRÜGEL

Das Nationalisierungsprogramm der britischen Arbeiterregierung

London, im März 1948.

Über den weltpolitischen Schwierigkeiten, mit denen die britische Arbeiterregierung zu ringen hat, über der Dollarkrise und den verwandten unangenehmen Begleiterscheinungen einer Nachkriegswelt, die noch lange keine Friedenswelt ist, über all den quälenden Sorgen des Tages vergißt oder übersieht man leicht das *große Reformwerk* der Regierung Attlee, das dazu bestimmt ist, *stufenweise und unter Einhaltung aller demokratischen Spielregeln ein sozialistisches Großbritannien zu schaffen.* Kontinentale Sozialisten, aufgewachsen in anderen politischen und ökonomischen Verhältnissen und darum auch in einer anderen Tradition, neigen leicht dazu, dieses Vorhaben zu bespötteln. Nichts wäre abwegiger als das. Auch die Arbeiterbewegung jedes einzelnen Landes ist und kann nichts anderes sein als das Produkt der Verhältnisse, in deren Rahmen sie ihren Wirkungskreis besitzt. Angesichts der ungeheuren Bedeutung, die die bloße Existenz einer sozialistischen Regierung in Großbritannien für die internationale Arbeiterbewegung hat, ist es auch für Sozialisten in Ländern mit einer anderen Entwicklung wichtig, sich mit den Methoden vertraut zu machen, mit denen sie ans Werk geht, und aus ihren Erfolgen und Mißerfolgen zu lernen.

Zu den Kernstücken der Propaganda der Labour Party vor dem großen Wahlsieg im Juli 1945 gehörte die Forderung nach der Nationalisierung der grundlegenden Industriezweige und des Kredits – keine Planwirtschaft und daher keine planmäßige Verbesserung des Lebensniveaus der breiten Massen ist möglich, solange die Förderung von Kohle, die Erzeugung von Stahl und die Lenkung des Kredits dem freien, nur von Eigeninteressen bestimmten

Willen niemandem verantwortlicher Privatpersonen überlassen bleibt. Die wachsende Erkenntnis von der Unvereinbarkeit einer angeblich liberalen und in Wirklichkeit anarchistischen Wirtschaft mit den objektiven Erfordernissen des Wiederaufbaus des Landes hat wesentlich zum Wahlsieg der Arbeiterpartei beigetragen. Inwieweit und wie hat sie auf dem Gebiete der Verstaatlichung die Versprechungen ihres Wahlprogramms erfüllt?

Die Verwirklichung des Programms begann unmittelbar nach dem Wahlsieg mit einer Maßnahme, die sehr tiefgreifend war, ohne daß 99 Prozent der Bevölkerung unmittelbar etwas von ihr verspürt hätten: mit der *Verstaatlichung der Bank of England.* Es war ein großer, wenn auch wenig bemerkter Augenblick, als dieses Institut mit der vielhundertjährigen Tradition eines privaten Unternehmens in die Hände des damaligen sozialistischen Finanzministers Hugh Dalton überging. Die Bank ist jetzt in ihrer Finanzpolitik an die Weisungen des Schatzamtes (Finanzministerium) gebunden, und sie ist berechtigt, auch den bisher noch in privaten Händen befindlichen Banken Weisungen in bezug auf Kreditgewährung usw. zu erteilen, die für diese verbindlich sind. Hier finden wir die Wurzel für eine spätere sozialistische Kreditpolitik, und es ist nicht verwunderlich, daß sich der (natürlich vergebliche) Ansturm der konservativen Opposition vor allem gegen diese Bestimmung richtete.

Gleich darauf wurde dem Parlament die Vorlage über die *Nationalisierung des Bergbaues* vorgelegt. Die Konservativen fochten erbittert gegen die einzelnen Bestimmungen und machten sich alle Vorteile zunutze, die die Geschäftsordnung des Parlaments der Opposition einräumt; aber es war im Wesen doch ein Rückzugsgefecht, denn die Überzeugung von der Unhaltbarkeit des Systems der privaten Kohlenförderung war allgemein und beschränkte sich nicht auf die Reihen der Arbeiterbewegung, für die die Überführung der Gruben in den Besitz der Allgemeinheit eine traditionelle Forderung war. Viele der Schwierigkeiten, mit denen das Land heute kämpft, sind darauf zurückzuführen, daß diese Forderung nicht schon längst erfüllt worden ist. Es liegt auf der Hand, wie wichtig der britische Bergbau für die Wirtschaft eines so industrialisierten Landes ist, das überdies immer Kohle in großen Megen exportierte und für das Export wieder lebenswichtig ist. Trotzdem war die britische Kohlenindustrie seit Jahrzehnten krank, wenn nicht «sterbend». Jedes Kabinett hatte mit den Folgen ihrer technischen Rückständigkeit und teilweisen finanziellen Unrentabilität zu tun. Die Förderung ging ständig zurück und ebenso die Zahl der Bergarbeiter. Es war nahezu unmöglich, diesem Industriezweig neues Blut zuzuführen. Er war überreif, von der Regierung übernommen zu werden, auch wenn sich alle Be-

teiligten bewußt waren, daß dies allein nicht alle Sünden der Vergangenheit austilgen konnte. Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1947 sind die Gruben von einer neu geschaffenen öffentlichen Korporation, dem *National Coal Board* (NCB, etwa «Staatlicher Kohlenrat») übernommen worden. An die tausend private Unternehmungen sind in ihm aufgegangen: diese Korporation mit Monopolcharakter ist heute der größte Arbeitgeber der Insel, und obwohl die Aufnahme seiner Wirksamkeit unter einem Unstern, der Kältekatastrophe des vorigen Winters, stand, ist der Anfangserfolg unverkennbar. Die Bergarbeiter sind nun mit größerem Eifer und stärkerer Arbeitsfreude am Werk, die Produktionsziffern sind zum erstenmal gestiegen, und das ständige Absinken der Arbeiterzahl hat einem leichten Anstieg Platz gemacht. Abgesehen von dem Bewußtsein, nicht mehr für privaten Profit zu arbeiten, bietet sich dem Arbeiter, der sich zur Grubenarbeit meldet, auch ein materieller Anreiz: im Mai 1947 wurde bei Aufrechterhaltung des Lohnniveaus die Fünftagewoche eingeführt, und wenn die Schwierigkeit der Situation auch ein hundertprozentiges Festhalten an ihr nicht ermöglicht, das Prinzip wird nicht wieder aufgegeben werden.

Der NCB ist ein richtiger Koloß, aber auf diesem Gebiete ist straffe Zentralisierung, die die Berücksichtigung berechtigter regionaler Interessen nicht verunmöglicht, eine Notwendigkeit. Die Kompetenz des NCB erstreckt sich nicht nur auf die Förderung von Kohle, sondern auch auf die Verarbeitung im weitesten Sinne und den Absatz. Der NCB ist gebunden an Weisungen, die ihm der Ressortminister (der Energieminister Shinwell, jetzt Gaitskell) erteilt, der auch den Vorsitzenden, dessen Stellvertreter und die weiteren acht Mitglieder ernennt. Unter den Ernannten müssen auch Personen mit Erfahrung in der Organisierung von Arbeitern sein – hier kommt der neue Geist der englischen Gesetzgebung zum Ausdruck. Jedes der acht Mitglieder des NCB hat eine bestimmte Agenda; so obliegt dem ehemaligen Generalsekretär der Bergarbeiter, Ebby Edwards, die Regelung der Arbeitsverhältnisse, während Lord Citrine, der ehemalige Vorsitzende des IGB, bevor er von Josef Hallsworth (bekannt aus der internationalen Angestelltenbewegung) abgelöst wurde, das Referat über Arbeitskräfte und Bergarbeiterfürsorge hatte.

Zwei relativ kleinere Nationalisierungsmaßnahmen können wir hier nur streifen – die Verstaatlichung der gesamten *zivilen Luftschiffahrt* und der *Übersee-Telegraphen-Companie «Cable and Wireless»*, um ausführlicher bei einer weitreichenden Reform, bei der Verstaatlichung des *Transportwesens*, zu verweilen. Am 1. Januar 1948 ist der gesamte Verkehr auf der britischen Insel in die Hände des Staates übergegangen. Uns Mitteleuropäern, die wir

seit Generationen an Staatsbahnen gewöhnt sind, erscheint das als kein sehr revolutionärer Schritt. Die Verschiedenheit der Entwicklung zwischen Mittel- und Osteuropa einerseits und dem Westen anderseits drückt sich hier klar aus: weder war die Entwicklung in Mittel- und Osteuropa so stetig und friedlich, noch gab es irgend jemanden, der finanziell imstande gewesen wäre, das Risiko eines großen Bahnbaues und Bahnbetriebes auf sich zu nehmen – außer dem Staat. (Ausnahmen, wie die ehemalige Österreichische Südbahn, bestätigen eher die Regel.) Die britischen Bahnen – durchwegs in Privatbesitz – waren mit allen angeschlossenen Betrieben, zu denen auch eine Reihe großer und moderner Hotels gehörte, so mächtige Unternehmungen, daß der Konsument, das heißt der Passagier, fast den Eindruck verlor, es mit Privatunternehmern zu tun zu haben. Besitzer von Eisenbahnaktien waren auch viele kleine Leute, für die die Dividenden eine Aufbesserung der kärglichen Altersrenten bedeuteten; ein größeres Aktienpaket befand sich zum Beispiel auch in den Händen des Eisenbahnerverbandes. Sie alle werden jetzt, da sozusagen alle Einwohner Aktionäre geworden sind, etwas verkürzt. Die gezahlte Entschädigung (siehe weiter unten) ist niedriger, als die Dividenden waren, aber Dalton hat mit Recht darauf hingewiesen, daß eine Entschädigung in gesetzlich festgelegter Höhe, auch wenn sie weniger beträgt, mehr wert ist als eine Dividende, deren Ausmaß Schwankungen unterliegt und die ohnehin nur durch Staatssubventionen, also durch Opfer der Allgemeinheit, aufrechterhalten werden konnte. War der (nach außen hin wenig sichtbare) Privatcharakter der britischen Bahnen ein Anachronismus, so überspringt die neue Regelung dafür ein Entwicklungsstadium und schafft ganz moderne Lösungen. Es werden nicht nur die Eisenbahnen, sondern auch die *Kanalschiffahrt*, der *Überlandautobusverkehr* und der *Straßentransport von Gütern* verstaatlicht, zusammen mit den Londoner Verkehrsunternehmungen, die sich schon lange in öffentlicher Hand befinden. Die Nationalisierung sowohl des Schienen- als auch des Straßenverkehrs schafft das komplizierte Problem der Konkurrenz zwischen den beiden aus der Welt. Logisch wäre es gewesen, auch die Küstenschiffahrt einzubeziehen, aber Barnes, der Verkehrsminister (ein bekannter Funktionär der Genossenschaftsbewegung), scheute offenbar davor zurück, sich «zu übernehmen». Der gesamte Verkehr wird von der fünfgliedrigen «*British Transport Commission*» dirigiert. Ihre Hilfsorgane sind fünf Exekutivausschüsse, je einer für Eisenbahnen, Docks und Inlandwasserstraßen, Straßenverkehr, Londoner Transportunternehmungen und Hotels. Die zuständigen Gewerkschaften sind in allen diesen Organen gebührend vertreten, der sozialistische Vorsitzende der Londoner Grafschaft, Lord Lathan, wurde Chef des Londoner Verkehrs. Die Vereinheitlichung und Modernisie-

rung des britischen Verkehrsnetzes ist ein großer Schritt vorwärts, der der konservativen Opposition in bitterem Kampfe abgerungen werden mußte. In dieser für sie doch hoffnungslosen Sache haben die Konservativen sogar zum Mittel der parlamentarischen Obstruktion gegriffen, und der Mitteleuropäer macht sich schwer eine Vorstellung von dem Trommelfeuer der Propaganda, dem die ganze Öffentlichkeit dieserhalb ausgesetzt war. Selbstverständlich hat niemand gewagt, den Privatbesitz an den Eisenbahnen zu verteidigen, aber es wurde auf riesigen Plakaten die Frage aufgeworfen, ob jetzt der geeignete Zeitpunkt für derlei Reformen sei. Das haben die Reaktionäre bisher noch immer so gehalten, daß sie nicht die Reform an sich, sondern den Zeitpunkt für ungeeignet erklärten. Einen geeigneten Zeitpunkt hat es aber ihrer Ansicht nach noch nie gegeben . . .

Am 1. April 1948 gingen die britischen *Elektrizitätswerke*, sowohl die privaten als auch die städtischen, in Staatsbesitz über, und sie werden jetzt von der «*British Electricity Authority*» verwaltet, an deren Spitze Lord Citrine, ein ehemaliger Elektrizitätsarbeiter, steht. Das mit der Kohlennationalisierung eingeleitete und mit dem Gesetz über die Verstaatlichung der Elektrizitätswerke fortgesetzte Kapitel der Nationalisierung soll mit der «*Gas Bill*» abgeschlossen werden, der einzigen Nationalisierungsvorlage, die auf der Tagesordnung der laufenden Parlamentssession steht. Ähnlich den Elektrizitätswerken sollen auch alle Gaswerke verstaatlicht und der Verwaltung von 12 regionalen Körperschaften («area boards») unterstellt werden. Hier sehen wir zum erstenmal ein größeres Maß von Dezentralisierung, das aber kein Nachgeben an die konservative Demagogie ist, sondern sich einfach aus dem Charakter des Industriezweigs ergibt, der keinen gesamtstaatlichen Bedürfnissen dient.

In allen Nationalisierungsgesetzen sind Bestimmungen über die *Entschädigung der bisherigen Besitzer und Aktionäre* enthalten. Wir können hier in die sehr interessanten Einzelheiten dieser Seite des Problems nicht eingehen, und es muß genügen, wenn wir sagen, daß die Entschädigungen reichlich bemessen sind. Eine entschädigungslose Enteignung als eine politische Strafmaßnahme (wie in Frankreich im Falle Renault) ist nicht vorgesehen und würde auch der britischen Mentalität widersprechen.

Ein Punkt des Verstaatlichungsprogramms, das sich die Regierung Attlee gestellt hat, ist noch offen: *Eisen* und *Stahl*. Die diesbezügliche Gesetzesvorlage soll das Parlament in der Session 1948/49 beschäftigen. Bis dahin werden auch die Sabotagemöglichkeiten des vorwiegend konservativen Oberhauses entsprechend eingedämmt sein, aber hier wird es zweifellos ein hartes Ringen geben. In Großbritannien genügt es nicht – und am Vorabend von

Parlamentswahlen schon gar nicht –, eine sichere Mehrheit im Unterhaus zu haben, hier muß die Regierung bei jeder Maßnahme, die sie vorschlägt, auch einen großen Teil der öffentlichen Meinung hinter sich haben, die natürlich nicht immer sachkundig und vorurteilslos, aber dafür lebhafter reagiert als auf dem Kontinent. Hier wird sich die Arbeiterregierung mit dem Vorwurf auseinanderzusetzen haben, daß sie durch einschneidende Reformen in einer kritischen Zeit die Wirtschaft in Unruhe bringt. Sie wird demgegenüber zu beweisen haben, daß nur die Nationalisierung der Eisen- und Stahlerzeugung die Gesundung der Wirtschaft des Landes herbeizuführen vermag. Der Widerstand wird erbittert sein, denn nachdem die Arbeiterpartei durch die bisherigen gesetzgeberischen Akte die Bastionen des Kapitalismus auf der Insel eigentlich nur unterminiert hat, bedeutet die Verstaatlichung im Sektor Eisen und Stahl einen Frontalangriff auf diese Bastionen durch einen Schritt, der an die Wurzeln der bestehenden Gesellschaftsordnung greift. Die Vertrauensträger der britischen Arbeiterbewegung sind zu diesem Schritt entschlossen.

Damit wird das Nationalisierungsprogramm der Arbeiterregierung für die Legislaturperiode 1945–1950 abgeschlossen sein. Schon wird in den Reihen der Labour Party diskutiert, mit welchem Programm für weitere Verstaatlichungsakte man im Jahre 1950 vor die Wähler treten soll. Bei der Ausarbeitung dieses weiteren Programm, in dem wohl kaum noch die Nationalisierung der Konsumgüterindustrien erwogen werden wird, wird man sich sicher die Erfahrungen der zurückliegenden Jahre zunutze machen und auch Lösungsvorschläge für viele Fragen unterbreiten, die die tägliche Praxis im nationalisierten Bereich aufwirft: Zentralisierung oder Dezentralisierung, Bürokratisierung der Wirtschaft als eine Folge der Nationalisierung oder nur als logische, wenn auch betrübliche Folge der sich unter jeder Wirtschaftsform heute anhäufenden Schwierigkeiten, Ausmaß und Begrenzung der parlamentarischen Kontrolle über die nationalisierten Wirtschaftszweige, Vertretung der Arbeiterschaft in der Leitung der verstaatlichten Unternehmungen, so wie bisher durch Gewerkschafter, oder, wie in Frankreich, direkt durch Arbeiter aus den betreffenden Betrieben, usw.

Noch kann kein abschließendes Urteil über die Bewährung des britischen Nationalisierungsexperiments gefällt werden, aber man kann ruhig sagen, daß die Grubenverstaatlichung ihre Feuerprobe bestanden hat. Sicherlich bleibt der privaten Initiative noch immer viel Raum, den sie zur Torpedierung mancher Ziele der Labourpolitik mißbrauchen kann. Aber auch die Konservativen haben begriffen, daß man zwar nationalisieren, jedoch nicht reprivatisieren kann. Darum kündigen sie an, daß sie, falls sie wieder zur

Macht kommen sollten, von den Reformen der Arbeiterregierung auf diesem Gebiete nur die Berechtigung der Bank of England abschaffen würden, den Privatbanken Direktiven zu erteilen. Am Ende der laufenden Legislaturperiode wird Großbritannien noch kein sozialistisches Land sein, auch wenn die Arbeiterregierung jede Rücksichtnahme auf die Solidarität der amerikanischen Kapitalisten mit den englischen ablehnt. Aber es wird selbst in dem unwahrscheinlichen Fall einer Wahlniederlage der Labour Party in einem Entwicklungsstadium sein, von dem es *kein Zurück in das Reich des unkontrollierbaren Kapitalismus mehr gibt,* dank den fünf Jahren Arbeiterregierung, die – nehmt alles nur in allem! – das Gesicht des Landes stark verändert haben werden.

PIERRE BRETON

Die Richtungskämpfe in der französischen Sozialistischen Partei

Paris, Mitte März 1948.

Die innere Krise der Sozialistischen Partei Frankreichs hat sich seit dem Parteikongreß in Lyon erheblich verschärft. Der Druck der nationalen und internationalen Ereignisse hat die Herausbildung neuer Tendenzen gefördert, zu Absplitterungen geführt, alte Gegensätze der früheren Richtungen versteift. Eine objektive Darstellung der verschiedenen Gruppierungen innerhalb der Partei, der Verbindungen einzelner Gruppierungen mit andern politischen Parteien, dürfte zum Verstehen der Parteikrise beitragen.

Die Koalitionspolitik Blums

Seit der Spaltung auf dem Kongreß in Tours, 1920, ist Léon Blum der unbestrittene Führer der Partei. Er hat sofort nach seiner Rückkehr aus der Deportation diese führende Rolle wieder eingenommen. Als politischer Leiter des «Populaire», des Zentralorgans der Partei, in dem er beinahe täglich seine Leitartikel schreibt, übt Blum auch heute noch seinen überragenden Einfluß aus. Er wurde in der Partei zum erstenmal auf dem Pariser Parteikongreß von 1946 durch die Richtung Guy Mollet in Minderheit versetzt. Blums Politik läßt sich in einem Wort zusammenfassen: Koalitionspolitik. Die gesamte Politik der Sozialistischen Partei seit der Befreiung ist durch diese Konzeption