

**Zeitschrift:** Rote Revue : sozialistische Monatsschrift  
**Herausgeber:** Sozialdemokratische Partei der Schweiz  
**Band:** 35 (1956)  
**Heft:** 5-6

**Artikel:** Schweizerische Gemeinwirtschaft : die öffentliche Regie ; Die Regiebetriebe des Bundes und die übrige Verkehrswirtschaft  
**Autor:** Nobs, Ernst  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-336902>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

## Schweizerische Gemeinwirtschaft: Die öffentliche Regie Die Regiebetriebe des Bundes und die übrige Verkehrswirtschaft

Seit der Verstaatlichung der Bahnen vor einem halben Jahrhundert stehen die *Bundesbahnen* unter den öffentlichen Unternehmungen des Landes obenan. Ihre Netzlänge beträgt heute nahezu 3000 km, von denen der weit-aus größte Teil heute elektrisch betrieben wird. Der Personalbestand beläuft sich Ende 1952 auf 38 000 Personen und ist damit niedriger als im Jahre 1920, trotzdem die Zahl der Zugskilometer sich nahezu verdreifacht hat. Ihre Betriebsrechnung hat seit 1920 ungefähr in der Hälfte der Jahre mit einem Passivsaldo abgeschlossen, das von der Eidgenossenschaft zu tragen war. Trotzdem kann man der Bundesbahn nicht abstreiten, daß sie ein gut-geleitetes Unternehmen ist, das mit der technischen Entwicklung der Zeit Schritt gehalten hat. Neben viel unbilliger Kritik hat sie doch auch viel Anerkennung gefunden. Dies besonders während der Zeit des letzten Weltkrieges, wo sie dem Lande die größten Dienste geleistet hat, die übrigens auch für die Friedenszeit nicht zu leugnen sind.

Über die sogenannten *Privatbahnen* berichtet Hans Born im «Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft», daß sie eine unbedeutende Minderheit bilden und vorwiegend unter den Touristenbahnen zu finden sind: «Die Großzahl der Privatbahnen sind kantonale oder kommunale Unternehmungen, bei denen das investierte Privatkapital eine untergeordnete Rolle spielt.» Ergebnis: Unsere sogenannten Privatbahnen sind keine Privatbahnen!

Zum Netz der schweizerischen Privatbahnen gehörten 1953 205 Bahnen mit einer Betriebslänge von 2853 km. Die 44 Schmalspurbahnen sind daran mit der Hälfte beteiligt. Wie die Bundesbahnen leiden sie unter der Konkurrenz des motorischen Straßenverkehrs, und da ihnen außerdem wie den Bundesbahnen gemeinwirtschaftliche Auflagen auferlegt sind, die nicht nach der Leistung entschädigt werden (die Privatbahnen bemessen diese Leistungen im Jahr auf 12 bis 15 Millionen Franken), so postulieren sie gleich wie die Bundesbahnen die Abgeltung dieser bahnfremden Lasten. Viele unter ihnen, darunter die beiden größten, die Lötschbergbahn und die Rhätische Bahn, wünschen seit langem die Übernahme in die Bundesbahn. Der Bund hat zur Aufrechterhaltung der nicht verstaatlichten Bahnen im Verlaufe der Zeit eine Reihe von Hilfsaktionen mit bedeutendem Aufwand durchgeführt, die ihnen die Elektrifizierung und anderweitige technische Verbesserungen ermöglicht hat. Wie die ausländischen Privatbahngesellschaften seit langem der staatlichen Hilfe bedurften, ist ein Gleiches auch in der Schweiz der

Fall. So wichtig die Bahnen für unser gesamtes Verkehrswesen sind, so wenig können selbst große und rationell organisierte, technisch zeitgemäße Betriebe, wie die Bundesbahnen und die größeren Nebenbahnen, durchweg auf ihre Kosten kommen.

Als in jeder Beziehung vorzüglich geleitete Betriebe hat auch der *Post-, der Telephon- und Telegraphendienst* zu gelten. Seine Bedeutung im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft wird für gewöhnlich unterschätzt, man denke nur an die Wichtigkeit des Postschecks für den bargeldlosen Zahlungsverkehr. Große Dienste leistet ein neuerer Zweig der Postverwaltung, der Postautoverkehr, den abgelegenen, durch keine Bahnlinie erreichbaren Landesgegenden. Ebenso dient er mit seinen 5370 km Jahreslinien und den Bergpostlinien dem Touristenverkehr. Alles in allem ergibt die PTT-Regie bedeutende Überschüsse, die allerdings ausschließlich auf die Erträge der Telephonverwaltung zurückgehen (in den Jahren 1951 und 1952 über 90 Millionen).

Nach dem Bundesgesetz betreffend den Telegraphen- und Telephonverkehr hat auch die *radioelektrische Zeichen-, Bild- oder Lautübertragung* als ein Regal zu gelten. Der Bund kann dafür Konzessionen erteilen, wofür Konzessionsgebühren erhoben werden. Konzessionspflichtig sind auch der öffentliche Radio- oder Telephonrundspruch und die Empfangsanschlüsse. Der Gebührenanteil des Bundes reicht aber heute zur Kostendeckung nicht mehr aus. Die Schweizerische Rundspruchgesellschaft ist ein Verein nach Art. 60 ff ZGB. Er führt gemeinsam mit den Mitgliedsgesellschaften den Radiorundspruch durch und verfolgt eine rein ideale Aufgabe ohne Erwerbzweck. Ebenso die regionalen Radiogesellschaften.

Aus den Bedürfnissen der Landesversorgung in den Kriegsjahren hat sich die Notwendigkeit ergeben, eine *schweizerische Seeflagge* zu schaffen. Zwar hat der Bund am Kriegsende seine größtenteils veralteten Meertransportschiffe verkauft und den privaten Reedereien, die sich bereit erklärten, neue Schiffe bauen zu lassen, dafür Kredite (zurzeit im Betrag von 78 Millionen) zur Verfügung gestellt mit dem Vorbehalt, solche Schiffe im Bedarfsfalle an sich zu ziehen. Innerhalb zweier Jahre, so berichtet der Direktor der schweizerischen Seefahrtsunternehmungen, sei eine Flotte entstanden, welche in außerordentlichen Zeiten die Landesversorgung «wenigstens einigermaßen» (!) sicherzustellen vermöge. Die Gesamtbesatzung dieser Schiffe erreichte 1953 876 Mann. Der Wert der Flotte bewegt sich zwischen 120 und 150 Millionen Franken. Die Aufsicht obliegt dem Eidgenössischen Seeschiffahrtsamt Basel.

Ins Gebiet des Verkehrswesens gehört auch der *Luftverkehr*, für dessen Ausbau die Eidgenossenschaft bisher schon ganz erhebliche Beiträge aufgebracht hat. Zum Bau der Flugplätze haben auch einige Kantone bedeutende

Opfer gebracht. Im Bundesbeschluß über den Bau des interkontinentalen Flughafens Kloten ist der Kanton Zürich verpflichtet worden, den Flughafen auf eigene Rechnung zu betreiben und zu unterhalten oder auf Rechnung Dritter betreiben und unterhalten zu lassen. Die Tiefbauten sind vom Kanton erstellt, die Hochbauten aber einer gemischtwirtschaftlichen Unternehmung übergeben worden, einer Aktiengesellschaft, an welcher die öffentliche Hand hälftig beteiligt ist. Der Betrieb des Flughafens ist weitgehend Sache des Staates. Auch bei den andern größern Flughäfen des Landes, wie Basel und Genf, sind die Kantone, abgesehen von den gesetzlichen Baubeiträgen des Bundes, stark beteiligt.

Zu den gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen gehört auch die *Swißair-Aktiengesellschaft*, die gerade jetzt im Begriff ist, ihr Aktienkapital von 14 auf 42 Millionen zu erhöhen. Im Jahre 1950 hat der Bund mit Leistungen in der Höhe von 7 630 000 Franken die Swißair über Wasser gehalten. In ihrem Verwaltungsrat sind der Bund, die SBB und einzelne Kantone vertreten. Da sie neustens 6 Prozent Dividende zahlt und die Aussichten für die weitere Entwicklung günstig sind, wird mit der neuen Kapitalerhöhung die Swißair offenbar mehr und mehr zu einem privatwirtschaftlichen Unternehmen werden, was zu bedauern wäre.

Als *öffentliche Wirtschaftsunternehmungen des Bundes* haben auch so wichtige Verwaltungen wie die der Getreideverwaltung und der Alkoholverwaltung zu gelten, denen überaus wichtige und delikate Aufgaben überbunden sind. Beide Verwaltungen haben auch Maßnahmen der bäuerlichen Preisbildung seit Jahren zu handhaben, und man kann nicht behaupten, daß sie sie nicht mit Geschick durchgeführt haben. Ich beschränke mich der Kürze halber auf diese nur andeutende Bemerkung, trotzdem darüber sehr viel zu sagen wäre.

Unter den Regiebetrieben des Bundes haben des weitern Bedeutung die *Militärwerkstätten* mit rund 150 Millionen Franken Jahresausgaben und die *Flugzeugwerke Emmen* sowie die *Landestopographie*.

Wollte man die Staatsrechnungen des Bundes und der Kantone einer genauen Prüfung unterziehen, würde man darin noch mancherlei Regieunternehmungen entdecken und auch *staatliche Wirtschaftshilfen*, wie etwa den Bundesvorschuß an die *internationalen Zahlungsabkommen*, der laut Zeitungsberichten heute anderthalb Milliarden überschreitet.

Der Gesamtheit der Regiebetriebe des Bundes, besonders seinen Bahnen sowie den PTT-Verwaltungen, kommt im Wirtschaftsleben des Landes größte Bedeutung zu. Daß sie betriebsorganisatorisch und technisch einwandfrei geleitet sind, wird von keiner Seite bestritten.

In die gleiche Kategorie gehören auch *unsere fünf ständigen Messen* und die temporären Ausstellungen. Im «Handbuch der schweizerischen Volks-

wirtschaft» äußert sich Otto Meyer darüber wie folgt: «Die Messen von Basel, Lausanne, Lugano und St. Gallen sind auf genossenschaftlicher Grundlage mit maßgebender Beteiligung der betreffenden Städte und Kantone organisiert. Die Schweizerische Mustermesse Basel ist seit 1947 eine öffentlich-rechtliche Genossenschaft.» Auch der Genfer Salon de l'Automobile ist unter Mitwirkung der öffentlichen Hand begründet und seither weitergeführt worden. Die Schweizerische Zentrale für Handelsförderung, die überwiegend von der öffentlichen Hand subventioniert wird, nimmt die Interessen der schweizerischen Aussteller in den internationalen Messen wahr.

Ein Gleiches wie von den Messen ist auch von den Landesausstellungen zu sagen. Für sie haben in den letzten Jahrzehnten der Bund und die beteiligten Kantone bedeutende Beiträge gegeben und außerdem ein Garantiekapital gezeichnet für den Fall des Mißerfolges. Die erste dieser Ausstellungen ist im Jahre 1804 auf Veranlassung der Berner Regierung von der Ökonomischen Gesellschaft des Kantons Bern durchgeführt worden. Es folgten die Ausstellungen Bern 1836, St. Gallen 1843, Bern 1857, Zürich 1883, Genf 1896, Bern 1914 und Zürich 1939.

Auch die kürzlich gegründete *Reaktor AG, Würenlingen*, stellt eine gemischtwirtschaftliche Unternehmung dar, deren Teilhaber der Bund und die Kraftwerke, weiter die Maschinenindustrie und die elektrische Apparateindustrie, die chemische Industrie, die Banken und Trustgesellschaften und – last, but not least – die Gewerkschaften sind. Das Gründungskapital beträgt 20 Millionen Franken. Die Gesellschaft setzt sich zum Ziel, der Beschäftigung mit den Problemen der Atomenergie in unserem Land einen Auftrieb zu geben. Sie baut den ersten Versuchsreaktor in der Schweiz und wird ihn in Betrieb nehmen.

#### *Die kantonale und interkantonale Regie*

Wie in den Gemeinden, so stehen auch in den Kantonen die Regiebetriebe der *Energiegewinnung* voran. Die kantonalen und interkantonalen Kraftwerke sind aus unserer Elektrizitätserzeugung nicht mehr wegzudenken. Sie nehmen darin einen sehr breiten Raum ein. Gesellschaften wie die Nordostschweizerischen Kraftwerke, eine Gründung von acht Kantonen, oder etwa die Bernischen Kraftwerke, sehen auf große Leistungen im Kraftwerkbau und in der Entwicklung des Verteilungsnetzes zurück. Es wird kaum noch einen Kanton geben, der nicht an einem oder mehreren Kraftwerken so oder anders beteiligt ist.

Das Dotationskapital der kantonalen und kommunalen Elektrizitätswerke belief sich 1953 auf 628 Millionen Franken, wobei allerdings die kommunalen Werke mit 568 Millionen Franken dominieren. Daneben waren aber

die Kantone am Aktienkapital von weiteren Kraftwerken im Umfang von 106 Millionen Franken beteiligt, die Gemeinden und die SBB mit je 20 Millionen Franken. Die kantonalen, kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Kraftwerke hatten langfristige Anleihen und Obligationenkapital aufgenommen im Betrag von 1250 Millionen Franken.

Von der gesamten Erzeugungsmöglichkeit der elektrischen Energie entfallen:

	In Prozenten
auf die privaten Kraftwerke	23
auf Werke der Industrie und der Privatbahnen (welch letztere ganz überwiegend in öffentlichem Besitz stehen)	16
auf gemischtwirtschaftliche Unternehmungen	8
auf die SBB	8
auf kantonale Werke	20
auf kommunale Werke	25
	100

Es steht demnach außer Frage, daß die schweizerischen Kraftwerke in weit überwiegendem Maß der Öffentlichkeit gehören. Wegen der gewaltigen Zunahme des Strombedarfs, namentlich für die Bedürfnisse des Haushalts, wird zurzeit mit sehr hohem Kapitalaufwand eine Reihe großer Speicherwerke gebaut.

Neben den Kraftwerken nehmen sich die andern kantonalen Regiebetriebe recht bescheiden aus. Immerhin sei festgehalten, daß die *Salzgewinnung* in den Schweizerischen Rheinsalinen in den Händen der Kantone liegt, mit Ausnahme des Kantons Waadt, der in Bex an den von ihm konzessionierten Salinen beteiligt ist. Während der Salzverbrauch der Bevölkerung sich wenig entwickelt, weist derjenige der Industrie eine sehr starke Zunahme auf. Die Salzgewinnung der Kantone wird als Regal betrieben. Dieses hat dem Kanton Zürich zum Beispiel im Jahre 1954 anderthalb Millionen Franken eingetragen.

In manchen Weinbaukantonen bestehen kantonale Staatskeller. Über die wichtigen Gebäudeversicherungsanstalten der Kantone und über ihre Kantonalbanken habe ich im vorausgegangenen Artikel berichtet.

Als ein wichtiges Werk kantonaler Regie muß Basels Initiative und Mitwirkung im *Bau der Rheinhäfen* beider Basel und der *Entwicklung der Schiffahrt auf dem Rhein* bezeichnet werden. Weil eine weitere Ausdehnung des Basler Rheinhafens aus Gründen der Raumnot nicht möglich war, hat der Kanton Baselland, etwa 8 km oberhalb der baselstädtischen Anlagen, die

beiden am offenen Strom gelegenen Rheinhäfen Birsfelden und Au gebaut. Durch Vereinbarung unter den beiden Kantonen sind die drei Hafenanlagen zu einer verwaltungsmäßigen Einheit unter der Bezeichnung «Rheinhäfen beider Basel» zusammengeschlossen worden unter der Verwaltung des Rheinschiffahrtsamtes Basel. «Diese Häfen sind jedoch, jeder für sich, eine dem betreffenden Kanton unterstellte öffentliche Anstalt. Die beiden Halbkantone sind Eigentümer des Hafengeländes, der Quais, der Hafenbecken und der Geleise und Hafenbahnhöfe. Die Lagerhäuser, Silos, Tankanlagen und Umschlagseinrichtungen hingegen sind von den privaten Reedereien und Umschlagsfirmen erstellt worden. Die Kantone haben ihnen hiefür das nötige Hafensareal im Baurecht verpachtet. Der Bahnbetrieb mit den Häfen wird durch die SBB auf Grund eines Betriebsvertrages besorgt.» Diesen Mitteilungen fügt das «Handwörterbuch» bei, daß die beiden Kantone und die privaten Gesellschaften in die drei Rheinhäfen bis 1953 insgesamt 114 Millionen Franken investiert haben. Sie bewältigten 1952 mengenmäßig über 40 Prozent des gesamten schweizerischen Außenhandels und haben wesentlich zur Verbilligung der Zufuhr von Massengütern, wie Kohle, flüssige Brennstoffe, Getreide und Futtermittel, beigetragen.

Zur Rheinregulierung hat der Bund bedeutende Leistungen beigetragen (Bund 40 Prozent, Basel-Stadt 20 Prozent). Die schweizerische *Rheinflotte* bestand 1952 aus 378 Schiffen mit einer Tonnage von 260 000 Tonnen, bewältigte jedoch weniger als die Hälfte des Rheinverkehrs nach Basel. Man berechnet die Frachtersparnis gegenüber dem Bahnverkehr auf 17 bis 18 Millionen Franken im Jahr.

Alles in allem kann gesagt werden, daß der kantonalen Regie eine recht ansehnliche Bedeutung zukommt im Gebiet des Bankwesens, der Elektrizitätswirtschaft, in zahlreichen Versicherungseinrichtungen sowie in einigen Kantonen im Verkehrswesen.

### *Die Gemeinderegie*

Aus welchen Gründen die öffentliche Regie in den Städten, und zwar sowohl im Verkehrswesen als in der Erzeugung von Gas und Elektrizität, die früher bestandenen privaten Straßenbahnen und privaten Gaswerke verdrängt hat, das haben die mit großer Gewissenhaftigkeit durchgeführten Zürcher Untersuchungen von *Dr. Markus Gitermann* dargetan. Es war das zu große privatwirtschaftliche Gewinnstreben dieser Monopolgesellschaften, das schließlich zu ihrer Kommunalisierung führte. Sie machten ihre Gewinne im Gebiet lebensnotwendiger, unentbehrlicher Produkte und Leistungen und auf Kosten der städtischen Konsumenten, von denen der Großteil zu den vermögenslosen und einkommensschwachen Volksschichten gehörte. Es ergab sich immer deutlicher, daß hier allgemeines Interesse der großen

Volksmehrheit in krassem Gegensatz stand zu dem Gewinnstreben privater Erwerbsgesellschaften. So kamen die Kommunalisierungsbestrebungen zu bedeutenden Erfolgen, lange bevor in einer dieser Städte etwa die Sozialdemokratische Partei die Kommunalisierung aus eigener Kraft hätte durchzusetzen vermögen. Sie ist aber nicht müde geworden, die Zustände zu kritisieren, und hat sich für die Vergemeindlichung eingesetzt. Für die bürgerlichen Parteien, die überall noch mehrheitlich oder ausschließlich die Gemeinden verwaltet haben, kam hinzu, daß sie nicht ohne Grund hoffen durften, die kommunalen Werke zu einer wichtigen Einnahmenquelle der Gemeinde zu machen und auf diese Weise eine Entlastung der direkten Steuern herbeizuführen. Man weiß, daß auch in der Bevölkerung selber die Wirkung der indirekten Steuern viel weniger empfunden wird als die der direkten Belastung, weil jene unsichtbar bleibt, selbst wenn sie für den Arbeiterhaushalt viel drückender ausfällt als eine direkte Steuer. Ohne Zweifel stehen auch heute noch in manchen Städten die kommunalen Werke viel zu sehr im Dienste der kommunalen Fiskalität.

Im Jahre 1955 hat es in der Schweiz 72 *Gaswerke* gegeben, wovon 53 im Besitz der Gemeinden oder andern öffentlichen Institutionen standen. Aufschlußreicher noch ist die Feststellung, daß 93 Prozent des Kohlenverbrauches aller Gaswerke auf die Gaswerke im öffentlichen Besitz entfallen. Diese Gaswerke und besonders diejenigen der großen Städte sind nichts anderes als riesenhafte Fabriken. In ihnen sind große Kapitalien investiert. Auch beschäftigen sie eine große Zahl von Arbeitskräften. Man kann keineswegs behaupten, daß sie nicht mit der technischen Entwicklung Schritt gehalten hätten oder daß sie nicht rationell arbeiten. Manche dieser Werke, besonders solche der großen Städte, bedienen auch weite Gebiete der Landschaft mit Gas. Wenn die Gaswerke keine oder nur geringe Überschüsse in die Gemeindekasse liefern, zeitweilig sogar recht große Defizite verursacht haben, so lag die Ursache in ihrer sozialen Tarifpolitik. Während beider Weltkriege sind die Kohlenpreise um das Mehrfache der Vorkriegspreise gestiegen. Die Vertretung der Konsumenteninteressen in den kommunalen Behörden war aber überall stark genug, die völlige Überwälzung der erhöhten Gestehungskosten auf den Gaspreis zu verhindern. In diesem Sinne standen die Gaswerke im Dienste einer recht wichtigen sozialen Aufgabe, welche die Privatwirtschaft niemals übernommen hätte.

Anders stehen die *kommunalen Kraftwerke* da. Ihr Anteil an den Gesamtablieferungen der öffentlichen Werke an die Gemeindekassen bewegt sich zwischen 85 und 92 Prozent. (Siehe: «Wirtschaftliche Betriebe der Gemeinden», Veröffentlichungen der Schweizerischen Verwaltungskurse an der Handelshochschule St. Gallen, Vortrag Dr. A. Elser, St. Gallen, 1953.) Über



die Ablieferungen der industriellen Betriebe der 16 größten Gemeinden, ohne Basel, in Prozenten der Gemeindesteuern gibt der vorgenannte Vortrag folgende Zahlen:

	1938	1949		1938	1949
Zürich	22,0	10,0	La Chaux-de-Fonds	32,3	11,8
Bern	39,6	21,2	Freiburg	2,6	2,3
Genf	56,0	21,4	Neuenburg	38,2	11,5
Lausanne	36,4	22,1	Schaffhausen	26,1	10,4
St. Gallen	42,2	8,2	Thun	31,7	16,4
Winterthur	21,2	6,6	Chur	43,3	25,5
Luzern	41,3	18,7	Lugano	61,1	35,8
Biel	36,5	9,9	Solothurn	20,0	8,7

Ziffern aus den letzten Jahren sind mir nicht erreichbar gewesen. Daß im Krisenjahr 1938 die indirekten kommunalen Steuern manchenorts eine schier unglaubliche Höhe erreicht haben, ergibt sich aus dieser Statistik. Sie könnte Anlaß zu einer besondern Untersuchung über die damit aufgeworfene Frage geben, die nicht in den Bereich dieser Arbeit gehört. Stadtrat Jakob Baumann, der während vieler Jahre die Industriellen Betriebe der Stadt Zürich mit Auszeichnung geleitet hat, benützte einmal in den vorerwähnten Verwaltungskursen der Handelshochschule St. Gallen die Gelegenheit, um darzutun, daß man in der fiskalischen Ausnützung der Kraftwerke im allgemeinen zu weit gehe. Solche Kritik ist sicher vollauf berechtigt. Trotz solchen Erscheinungen und Mißbräuchen kommt man aber um die Feststellung nicht herum, daß die kommunalen Werke im ganzen wesentlich dazu beigetragen haben, die Bevölkerung billiger mit Strom zu versorgen, als dies bei einer durchweg privatwirtschaftlichen Organisation der Elektrizitätswirtschaft der Fall gewesen wäre, wobei ohne Zweifel kartellartige Preisvereinbarungen große Gewinne sichergestellt hätten, während jetzt über die Verzinsung von Schuldkapitalien hinaus privatwirtschaftliche Gewinne in diesen Werken nicht realisiert werden.

Über den Umfang der öffentlichen Unternehmungen im Gebiet der Elektrizitätsversorgung entnehme ich dem «Handbuch der schweizerischen Volkswirtschaft» (Bericht von Florian Lusser und Ernst Moll) die folgenden Angaben:

«Zeitlich haben sich zuerst, als Teil der betreffenden Gemeindeverwaltungen, die Gemeinde-Elektrizitätswerke entwickelt. Im Jahre 1948 zählte man 627 Gemeindeunternehmen, die mehr als die Hälfte der schweizerischen Bevölkerung bedienen. 107 dieser Werke mit 1 810 000 versorgten Einwohnern verfügen über eigene Erzeugungsanlagen, während 520 Unternehmen mit 900 000 versorgten Einwohnern nur dem Wiederverkauf obliegen und

die benötigte Energie in der Regel von kantonalen und zu einem kleinen Teil auch von privaten Überlandwerken beziehen. Speziell zu erwähnen sind die großen städtischen Elektrizitätswerke, die sich die erforderliche Energie zur Hauptsache aus eigenen Kraftwerken beschaffen (Zürich, Basel, Bern, Genf, Lausanne, St. Gallen, Luzern usw.). Die meisten Gemeindewerke werden als indirekte Steuerquellen benutzt und haben zum Teil beträchtliche Überschüsse für die Gemeindekasse herauszuwirtschaften.»

Über die Unternehmungsformen der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft gibt das «Handbuch» die folgende Tabelle:

	Prozentzahlen	
	Direkt beteiligte Bevölkerung	Erzeugungsmöglichkeit
Kommunale Unternehmungen	57	25
Kantonale Unternehmungen	18	20
SBB	—	8
Öffentliche Unternehmungen	75	53
Gemeinwirtschaftliche Unternehmungen	4	8
Genossenschaften	8	—
Private Werke	12	23
Industrie und Privatbahnen	1	16
	100	100

Nach Maßgabe der erzeugten Energie bringen die privatwirtschaftlichen Werke  $23\% + 16\% = 39\%$  der gesamten Leistungsfähigkeit der schweizerischen Kraftwerke auf, hingegen übernehmen sie in der direkten Bedienung der Bevölkerung nur  $12\% + 1\% = 13\%$ . Hier dominieren also gemeinwirtschaftliche Unternehmungsformen im Ausmaß von 87 Prozent.

Es bedarf demnach keines weiteren Hinweises auf die große Wichtigkeit der gemeinwirtschaftlichen Betriebe. Zahlreiche größere Werke, sogenannte Partnerwerke, haben die Rechtsform der Aktiengesellschaft angenommen, jedoch sind an diesen Werken und besonders auch an einigen jetzt gerade im Bau befindlichen großen Speicherwerken Kantone und Städte in überwiegendem Maße beteiligt, wogegen den mitbeteiligten Privatgesellschaften nur ein nach Kapital und Bezugsrechten verhältnismäßig bescheidener Anteil zukommt.

Zu den gemeinwirtschaftlichen und gemeinnützigen Unternehmungen zählen durchweg auch die *kommunalen Wasserwerke und Schlachthöfe*. Von größerer Wichtigkeit als diese sind aber die *kommunalen Verkehrsbetriebe*, die, wenn sie auch keine wesentlichen Gewinne abwerfen, also lediglich die

Selbsterhaltung anstreben, freilich öfter auch ihr Anlagekapital nicht verzinsen können, doch für die Siedlungspolitik der Gemeinden eine recht große Aufgabe erfüllen. Diese sozialen Gesichtspunkte könnten bei einer auf hohe Gewinne gerichteten Tarifpolitik nicht verwirklicht werden.

Die städtischen Verkehrsmittel umfassen heute die *Straßenbahn, den Trolley- und Autobus*. Merkwürdig erscheint, daß immer noch auch größere Gemeinwesen, wie Genf, Lausanne, Neuenburg, Freiburg und La Chaux-de-Fonds, ihren Verkehrsbetrieben die Form von Aktiengesellschaften gegeben haben, allerdings mit beträchtlicher öffentlicher Beteiligung. Sonst aber wiegen die rein kommunalen Unternehmungen vor. Die Verkehrsbetriebe der 13 größten Städte verfügten im Jahre 1951 über ein Betriebsnetz von 735 km. Bei einem Teuerungsindex von heute über 170 sind die Verkehrsbetriebe der größeren Schweizer Gemeinden heute nicht über einen Tarifindex von 120 bis 130 hinausgegangen (Artikel Otto Miescher im «Handbuch»). Es ist daraus leicht zu ersehen, wie sehr diese kommunalen Betriebe ihre Aufgabe vor allem im Sinne sozialer Verpflichtungen gegenüber der Bevölkerung erblicken.

Überall, wo Städte an Seen liegen, sind die Gemeinwesen und auch die Kantone an den *Dampfschiffgesellschaften* irgendwie beteiligt, die sowenig wie die Straßenbahnen in der Lage sind, den beteiligten öffentlichen Körperschaften Gewinne abzuwerfen. Manchenorts auch bestehen sie in der Form gewischtwirtschaftlicher Unternehmungen, deren Aktien aber häufig nicht verzinst werden. Die meisten unter ihnen haben von Zeit zu Zeit Beihilfen aus öffentlichen Mitteln erbitten müssen, weil sie vorwiegend als Schönwetter- und Ausflugsunternehmungen nicht die regelmäßigen und ganzjährigen Frequenzen erreichen, die Überschüsse ermöglichen würden. Die Schifffahrt auf den Schweizer Seen befördert im Jahr 8 Millionen Personen. Das ist etwas mehr als die Hälfte des Verkehrs der 94 dem Tourismus dienenden Zahnradbahnen und Luftseilbahnen der Schweiz («Handbuch»). Auch in der letztgenannten Gruppe von Verkehrsunternehmungen sind die Gemeinden häufig durch Aktienbesitz und A-fonds-perdu-Beiträge beteiligt.



Dieser Überblick zeigt, daß die öffentliche Regie der Eidgenossenschaft, der Kantone und der Gemeinden in manchen und wichtigsten Gebieten unserer Volkswirtschaft eine höchst wichtige Funktion ausübt, ja in manchen Gebieten der Verkehrs- und der Kommunalwirtschaft weitaus dominiert. Niemand wird behaupten dürfen, daß die öffentliche Regie sich nicht bewährt habe. Es besteht demnach auch kein Grund, über die Regie geringschätzig zu sprechen.