

# Die finanziellen Auswirkungen der Kriegszeit auf die industriellen Gemeindebetriebe

Autor(en): **Baumann, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rote Revue : sozialistische Monatsschrift**

Band (Jahr): **20 (1940-1941)**

Heft 5

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-333905>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Bund die Kantone<sup>11</sup>». Diese Entwicklung hat durch die Kriegslage sich noch wesentlich verschärft. Sie ist aber nicht erst mit der Kriegswirtschaft entstanden und wird nach dem Kriege nicht abbrechen. Eine stärkere Zentralisierung der Steuerpolitik und gewisser Rechtsgebiete wird, um nur zwei Beispiele zu nennen, auch für die Zukunft ein dauerndes Bedürfnis des Landes bleiben.

Wo bleibt demgegenüber Raum für die föderalistische Gestaltung? Einmal in der *Organisation* des Bundes, sodann im innern Leben und Wirken der Stände, in der Lösung der zahlreichen Fragen kultureller und wirtschaftlicher Natur, die vorwiegend lokale und kantonale Bedeutung haben. — Zentralisation, so wie sie auf Grund der Verfassung von 1848 sich bisher entwickelt hat und organisch sich weiterbilden kann, bedeutet nicht «Diktatur von Bern». Die *Kantone* bestellen als eidgenössische Wahlkreise das Bundesparlament, das — von Kriegsvollmachten abgesehen — die Geschicke der Eidgenossenschaft zu lenken hat. Die Kantone wählen vor allem ihre eigenen Behörden, die alles andere sind als nur Regierungsstatthalter der eidgenössischen Zentralgewalt. Die Kantone endlich gestalten im Rahmen der heute sicher nicht zu weit gehenden Bundesbestimmungen ihr Schulwesen, ihre Gerichtsverfassung, ihre Sitten- und Wirtschaftspolizei und zahllose Aufgaben des Gemeinde- und Staatshaushaltes. In allen diesen Lebensgebieten wird auch in Zukunft, wenn die Eidgenossenschaft sich organisch weiterentwickelt, die Selbständigkeit der Kantone erhalten bleiben.

Ob diese organische Fortentwicklung der Schweiz beschieden sein wird, hängt nicht von uns allein ab. Unsere Aufgabe aber ist es, alle eidgenössischen Kräfte zur größten Geschlossenheit zusammenzufassen und auch dort, wo solcher Zusammenschluß «noch mehr Zentralismus» bedingt, nicht vor neuen und kühnen Lösungen zurückzuschrecken. Nur so wird ein *gesunder Ausgleich* zwischen Zentralismus und Föderalismus auch in der Zukunft möglich sein.

---

## Die finanziellen Auswirkungen der Kriegszeit auf die industriellen Gemeindebetriebe

Von J. B a u m a n n , Zürich

Die industriellen Gemeindebetriebe werden seit Jahren im Interesse des Fiskus zur Erhebung von indirekten Steuern benützt. Die sogenannten Reingewinne machen in den meisten Städten ein Drittel und mehr des Ertrages aller direkten Steuern aus. Sie sind also recht bedeutend, und es rechtfertigt sich darum eine Darlegung ihrer Beeinflussung durch die Kriegsverhältnisse.

Die *Wasserversorgungen* sind überall kapitalintensive Betriebe. Die Jahresaufwendungen sind daher wenig veränderlich, denn sie bestehen

---

<sup>11</sup> E. Sch., im «Bund», 18. Dez. 1940.

zum überwiegenden Teil aus festen Kosten und auch die beweglichen Kosten zeigen eine gewisse Starrheit, da beispielsweise der Personalbedarf, der hier in erster Linie in Frage kommt, nicht stark ändert, ob nun der Konsum eines Jahres gegenüber dem Vorjahr stark steigt oder sinkt. Übrigens bedingen die Kriegsverhältnisse eine derartige Änderung des Konsums ja nicht. Mit Recht sind denn auch die Tarife der Wasserversorgungen, wenn sie auch auf den ersten Blick von Stadt zu Stadt bedeutende Unterschiede aufzuweisen scheinen, doch durchweg auf dem Prinzip aufgebaut, daß die Vergütungen für den Wasserbezug kaum spürbar ändern, ob dieser bei einem bestimmten Konsumenten mehr oder weniger stark von der Norm nach oben und unten abweicht. Meistens ist eine Minimalgarantie festgesetzt, die zu entrichten ist, auch wenn die ihr entsprechende Wassermenge nicht verbraucht wird. Die besondere Verrechnung eines Verbrauches, welcher über die der Minimalgarantie entsprechende normale Menge hinausgeht, hat fast durchweg nur den Zweck, eigentliche Wasservergeudung zu verhindern. Abschließend kann daher gesagt werden, daß der Krieg die Wasserversorgungen und die Gestaltung ihrer Wirtschaftlichkeit nicht beeinträchtigt, es wäre denn, daß unter der Not der Zeit versucht würde, den Wasserkonsum stärker als bisher aus fiskalischen Gründen mit einer indirekten Steuer zu belegen. Meines Wissens hat bis heute aber keine schweizerische Stadtverwaltung einen solchen Antrag an das Gemeindeparlament geleitet.

Die Rechnungen der kommunalen Verkehrsanstalten, also in erster Linie der *Straßenbahnen*, sind bis heute vom Kriege nur indirekt beeinflußt worden. Eindrucksvoll sind die folgenden Betriebsergebnisse der Städtischen Straßenbahn Zürich:

		Passagiere	Einnahmen aus Personen- verkehr Fr.
1939	Juli*	9 041 626	1 961 803
	August*	9 173 575	1 983 550
	September*	7 178 615	1 523 860
	Oktober*	8 969 581	1 918 289
	November	6 881 152	1 422 493
	Dezember	7 420 004	1 550 544
1940	Januar	7 273 955	1 496 069
	Februar	7 137 302	1 451 635
	März	7 269 579	1 514 141
	April	7 130 863	1 470 910
	Mai	6 509 276	1 361 619
	Juni	6 390 101	1 314 933
	Juli	6 760 734	1 405 557
	August	6 719 901	1 415 536
	September	7 375 796	1 528 787
	Oktober	7 213 018	1 500 128
	November	7 432 957	1 531 257

\* Landesausstellung.

Die Mobilisation bei Ausbruch des Krieges führte zu einem Frequenzrückgang von ziemlich genau 2 Millionen Passagieren im Monat, dem ein Rückgang der Einnahmen um 460 000 Fr. entspricht. In Verhältniszahlen ausgedrückt beträgt der Rückgang bei den Passagieren 22,4 Prozent und bei den Einnahmen 23 Prozent. Ähnliche Erscheinungen zeigten Basel, Lausanne und Genf, während Bern, Luzern, Neuenburg und St. Gallen im September 1939 zum Teil eine beträchtliche Steigerung der Frequenz melden konnten. Es handelt sich hier nicht um die Auswirkung einer Stagnation in der Wirtschaft, sondern um die direkte Folge der Mobilisation. Das ergibt sich daraus, daß in den Städten mit starker Truppenbelegung, wie zum Beispiel Bern, die Zahl der beförderten Personen vom Oktober an fast anhaltend beträchtlich höher war, als in den entsprechenden Monaten der Vorjahre, während in Zürich und übrigens auch in Luzern, Genf, Lausanne und Neuenburg in dem Maße die Frequenz wieder normal wurde, als ein großer Teil der einberufenen Soldaten wieder nach Hause entlassen werden konnte. Nur Basel litt anhaltend unter verminderter Benützung; die Einbuße an Einnahmen in den Monaten September bis Dezember 1939 beträgt etwa 450 000 Fr. Die Mobilisation vom 10. Mai 1940 brachte wiederum einen starken Rückschlag. In Zürich fiel die Frequenz von 7 130 863 im Monat April auf 6 509 276 im Monat Mai, während sie im Mai 1937 und 1938 7 222 000 beziehungsweise 7 256 000 betragen hatte. Aber auch im abgelaufenen Sommer zeigte sich mit der Reduktion der Truppenaufgebote bald wieder die Rückkehr zu normalen Frequenzen. Diese sanken zwar im Juli und August auf 6,7 Millionen. Diese schwache Frequenz weisen aber die Ferienmonate aller vorangegangenen Jahre auf, mit Ausnahme vom Jahre 1939, wo die Landesausstellung außergewöhnliche Verhältnisse hervorrief. Die Tarifgestaltung aller schweizerischen Straßenbahnen ist so geschaffen, daß die Unternehmungen prinzipiell sich selber erhalten sollen, oder sogar kleinere Defizite durch das Gemeinwesen getragen werden. Deshalb sind auch verhältnismäßig kleine Verminderungen der Einnahmen um so gefährlicher, als sie bei den meisten Unternehmungen die Gefahr eines Passivsaldos in der Gewinn- und Verlustrechnung heraufbeschwören. Diese Wirkung macht sich auch dort sehr unangenehm spürbar, wo man sich an Defizite des Straßenbahnbetriebes gewöhnt hat, denn diese Defizite müssen aus Steuergeldern gedeckt werden und die Kriegszeit beansprucht den Gemeindehaushalt sowieso in außerordentlichem Maße, so daß vergrößerte Zuschüsse an die gemeindlichen Verkehrsunternehmungen besonders unangenehm wirken müssen.

Die Mobilisation, also indirekt der Weltkrieg, wirken noch in anderer Weise auf die Finanzen der gemeindlichen Verkehrsbetriebe ein. Ein großer Teil der Straßenbahnangestellten ist noch militärpflichtig. In Zürich mußten zum Beispiel am 1. September 1939 von nicht ganz 1700 Beamten, Angestellten und Arbeitern der Straßenbahn 670 Mann einrücken. Sie erhielten je nach Zivilstand und Kinderzahl eine Lohnentschädigung in der Höhe von 40 bis 90 Prozent. Auf 1. Februar 1940 traten die Vorschriften über die Lohnausgleichskasse in Kraft. Von diesem

Zeitpunkt an wird ein Teil der Lohnausfallentschädigung durch diese Kasse getragen. Die Straßenbahnen aber müssen 2 Prozent der gesamten Lohnsumme an die Kasse abliefern. Die meisten Straßenbahnen ergänzen zudem die Leistungen der eidgenössischen Kasse in beträchtlichem Umfang. Die Nettoaufwendungen der Straßenbahn Zürich, bestehend aus dem Beitrag von 2 Prozent der Löhne an die Lohnausgleichskasse und den Beiträgen, die als Ergänzung der Leistungen der Lohnausgleichskasse ausgerichtet werden, werden sich vom 1. September 1939 bis Ende 1940 auf Fr. 1 355 000.— belaufen. Die Straßenbahn Basel zahlte vom 1. September bis 31. Dezember 1939 an mobilisiertes Personal Löhne aus im Gesamtbetrag von Fr. 385 000.—. Diese unproduktiven Aufwendungen sind sicher groß; sie bildeten für die Straßenbahn Zürich indessen nicht eine unerträglich harte Belastung. Es war nämlich möglich, ohne Einstellung von Aushilfen den Betrieb aufrechtzuerhalten. Freilich mußten während vieler Monate entweder während des ganzen Tages oder doch in den ruhigeren Zeiten, am Vormittag sogar bis zum 7. Oktober 1940, die Intervalle zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zügen von 6 auf 8 Minuten vergrößert werden, wodurch ganz sicher ein nachteiliger Einfluß auf die Einnahmen ausgeübt wurde, wenn dieser Nachteil auch nicht sehr spürbar war und wegen der vielen ineinandergreifenden Einflüsse nicht genau festgestellt werden kann. Immerhin darf festgestellt werden, daß bei Straßenbahnunternehmungen, deren Finanzhaushalt bisher hat gesund erhalten werden können und die in der Lage waren, während der Zeiten der starken Truppenaufgebote durch Einsparung an den Verkehrsleistungen und peinliche Sparmaßnahmen auf allen andern Gebieten der Betriebsführung ohne Einstellung von zahlreichem Aushilfspersonal durchzukommen, die Mobilisation keine Gefährdung verursachte. Die Straßenbahn Zürich wird beispielsweise das Geschäftsjahr 1940 mit einem Aktivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung von etwa Fr. 800 000.— abschließen.

Kritischer ist die Lage dort, wo das Unternehmen schon bisher an Defiziten litt und gezwungen war, an Stelle der eingerückten Wehrmänner Aushilfspersonal einzustellen. Nun tritt in jüngster Zeit aber eine neue ernste Frage an die Straßenbahnen heran. Die starke Verteuerung der Lebenshaltung veranlaßte das Personal zur Stellung von Begehren auf Lohnerhöhung. Es wird kaum angehen, sie abzuweisen. Für Zürich schätzt man den hierfür notwendigen Betrag für einmal auf etwa Fr. 500 000.—. Sofern die Verhältnisse im übrigen sich nicht verschlimmern, könnte das Unternehmen auch diese neue Belastung noch tragen, während eine Reihe anderer Städte nicht in dieser glücklichen Lage ist.

Die neue Regelung der Arbeitszeit zum Zwecke der Einsparung von Kohlen veranlaßte zahlreiche öffentliche Verwaltungen, Banken, Versicherungsinstitute, Handels- und andere Geschäfte, den Arbeitsbeginn am Morgen und den Schluß am Abend zu verlegen, sowie die Mittagspause stark, in Grenzfällen bis auf eine halbe Stunde, zu verkürzen. Die verschiedenen Geschäfte eines Ortes – dies gilt jedenfalls für Zürich – haben in dieser Beziehung verschiedene Lösungen gewählt; Ar-

beitsbeginn und Arbeitsschluß fallen damit auf verschiedene Zeiten. Vermutlich ist mit dieser Maßnahme eine gewisse Frequenzverminderung bei den gemeindlichen Verkehrsbetrieben verbunden. Dies wird vor allem mittags der Fall sein, da zahlreiche Angestellte mit einer Mittagspause von bloß einer oder gar nur einer halben Stunde das Mittagessen nicht mehr zu Hause einnehmen können. Theoretisch die finanziellen Folgen dieses Umstandes errechnen zu wollen, ist nicht möglich. Man muß Erfahrungen sammeln. Bis heute könnten noch keine sichern Schlüsse gezogen werden. Ich bin der Überzeugung, daß die Folgen keine schwerwiegenden sein werden, selbst wenn die Frequenzabnahme verhältnismäßig stark sein sollte. Sie fällt in eine ausgesprochene Verkehrsspitze und wird ermöglichen, die außerordentlich teuer zu stehen kommenden Verstärkungen der Spitzen-Verkehrsleistungen abzuschwächen. Ich schätze vorläufig die daraus entstehenden Einsparungen mindestens so hoch ein wie den Einnahmefall.

Die *Elektrizitätswerke*, die in der Schweiz ja fast überall Staats- oder Gemeindebetriebe sind, gehören zu jenen Betrieben, die anscheinend durch die Kriegereignisse überhaupt noch nicht nachteilig beeinflußt worden sind. Sie sind ausgesprochen kapitalintensiv. Wie bei den Wasserversorgungen spielen die Aufwendungen für Löhne eine ganz untergeordnete Rolle, insbesondere wenn man von den Erweiterungs- und Erneuerungsbauten absieht. Ob viel oder wenig Energie abgesetzt werden kann, ist für die Ausgabenseite der Betriebsbuchhaltung daher sozusagen ohne Bedeutung. Das Jahresergebnis wird im wesentlichen nur durch die Einnahmen beeinflußt; in dieser Hinsicht aber scheint es den Elektrizitätswerken ausgezeichnet zu gehen. Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich weist beispielsweise folgende Ergebnisse auf:

	<b>Energieumsatz</b> kWh	<b>Energieabgabe in Zürich</b> kWh
1937	337 278 250	313 475 865
1938	368 395 550	330 565 960
1939	382 099 475	350 089 928
1940	437 590 000	370 810 000

Die Nordostschweizerischen Kraftwerke, welche die sieben bedeutendsten Kantone der Ostschweiz mit Energie versorgen und daneben allerdings noch eine beträchtliche Quote ins Ausland exportieren, erzeugten im Geschäftsjahr 1936/37 744 Millionen kWh. Im Geschäftsjahr 1939/40 ist die Erzeugung auf über eine Milliarde kWh gestiegen. Ähnliches wäre über die Bernischen Kraftwerke, die Elektrizitätswerke von Basel-Stadt, der Stadt Bern und der Westschweiz zu sagen. Die Elektrizitätswerke sind von jeher – wenigstens in den Gemeinden – stark, ich wage zu sagen etwas zu stark zur Entlastung des Gemeindehaushaltes herbeigezogen, das heißt mit indirekten Steuern belastet worden. Daß sie dieser Beanspruchung stets haben entsprechen können, ohne daß der Konsument unerträglich hohe Strompreise auf sich nehmen mußte, ist durch diese erfreuliche Entwicklung bewiesen. Es ist freilich zu beachten, daß die Einnahmen der Werke nicht in gleich starkem

Maße wie der Energieabsatz zugenommen haben. Die in den letzten Jahren aufgetretene starke Steigerung des Energieverkaufs entfällt nämlich zu einem erheblichen Teil auf Abfallenergie, die in Elektrokesseln Verwendung findet, aber nur ganz geringe Preise – vor dem Krieg 1 Rp. oder darunter und heute etwa 2 Rp. – erzielt. Das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich gab im Sommer 1940 37,3 Millionen kWh an Elektrokessel ab, wodurch 6200 Tonnen Kohle eingespart werden konnten. Zusammen mit den andern kalorischen Verwendungsarten von elektrischer Energie wurden 15 000 Tonnen Kohle im Wert von einer Million Franken eingespart. Immerhin erzielte das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich folgenden Fortschritt in den Einnahmen aus Stromverkauf:

1937	Fr. 22 970 922.22
1938	» 23 050 235.05
1939	» 24 774 648.65

Die Reingewinne betragen:

1937	Fr. 5 811 992.50
1938	» 6 151 325.27
1939	» 7 223 777.49

Es ist möglich, daß der Krieg auf einem besondern Gebiet einen günstigen Einfluß auf die Entwicklung des Stromabsatzes haben wird. Es handelt sich um die Verwendung für kalorische Zwecke, die gefördert werden dürfte durch den Mangel an Kohle. In der Stadt Zürich besitzen von 95 756 Wohnungen nur 12 204 Wohnungen elektrische Kochherde. Eine weitere Entwicklung auf diesem Gebiete ist also durchaus möglich und sie dürfte durch die Kohlen- und eine nicht unter allen Umständen ausgeschlossene Gasknappheit unter Umständen gefördert werden. Hier sei noch kurz eine Frage gestreift, die in den letzten Wochen wenigstens in Zürich zu ausgiebiger öffentlicher Diskussion führte. Es handelt sich um die Raumheizung mit Elektrizität. Daß diese als allgemeine Maßnahme nicht durchführbar ist, bestätigen mit guten Gründen alle Fachleute. Herr Direktor Trüb vom Elektrizitätswerk der Stadt Zürich hat aber nachdrücklich darauf hingewiesen, und es ist ihm von der Fachwelt beigepflichtet worden, daß die elektrische Zusatzheizung in den Übergangsmonaten, in denen die Flußwerke noch genügend Wasser führen und der kostbare Energievorrat in den Speicherwerken deswegen noch nicht angegriffen werden muß, die Temperierung von Wohnungen durchaus möglich ist, vorausgesetzt, daß das Publikum den Wegleitungen der Werke Folge leistet. Diese allerdings notdürftige elektrische Raumheizung kann sogar bei plötzlich eintretendem Tauwetter mit Regen und Schneeschmelze auch in den eigentlichen Wintermonaten in Frage kommen, ganz besonders unter der heutigen Regelung der Arbeitszeit, wo zahlreiche Büros und andere Geschäftsräume am Samstag geschlossen bleiben müssen und über das Wochenende also gar keine Energie konsumieren können. Die Bevölkerung ist durch amtliche Publikationen über die Verhältnisse unterrichtet worden. Bereits im Oktober haben die kleinen elektrischen Öfen an gewissen Tagen eine maximale Leistung von rund 9000 kW aufgenommen. Unter der zulässigen Annahme, daß

diese Belastung im Ausgleich während 8 Stunden pro Tag vorhanden war, ergibt sich eine zusätzliche tägliche Einnahme von Fr. 4320.—, die in Wirklichkeit aber höher sein dürfte, weil Stromkonsumenten, die nicht über einen gesonderten Zähler von kalorischer Energie verfügen, im allgemeinen mehr als 6 Rp. für die kWh bezahlen müssen.

Der heutige Krieg hat die Zufuhr von Rohstoffen in unserem Land aufs äußerste gefährdet und die große Gefahr einer daraus entstehenden schweren Arbeitslosigkeit in den in Frage kommenden Industrien heraufbeschworen. Eine solche könnte für die Elektrizitätswerke recht unangenehme Folgen haben. Beim Elektrizitätswerk der Stadt Zürich entfielen 1938 von rund 23 Millionen Einnahmen aus Stromverkauf 13 Millionen auf Lichtstrom und 5,5 Millionen auf für technische Zwecke verwendete Energie. Zusammen macht das weit mehr als zwei Drittel der gesamten Einnahmen aus. Ein Stillstand von Gewerbe und Industrie könnte sich darum leicht schwerwiegend auswirken. Es wäre aber wertlos, heute hierüber Prophezeiungen zu äußern. Es sei lediglich auf die etwas ungemütliche Lage hingewiesen.

Die *Gaswerke* sind die am meisten unter der Einwirkung des Krieges leidenden Unternehmungen, weil die Schweiz praktisch keine eigenen Kohlen besitzt und die Kohlen also eingeführt werden müssen. Die schweizerischen Gaswerke haben sich zum Zwecke des gemeinsamen Einkaufes der Kohlen und des Absatzes der Nebenprodukte zum Verband der Schweizerischen Gaswerke zusammengeschlossen. Die Kohlenmengen, die dieser in den letzten Jahren einfuhrte, betragen:

1936	693 796 Tonnen
1937	747 368 »
1938	619 985 »
1939	734 545 »

Dies entspricht ungefähr einem Drittel des gesamten Bedarfes der Schweiz an Steinkohle. Die stark erhöhten Zahlen von 1937 und 1939 sind durch die Äufnung von Kriegsreserven bedingt. Als Lieferungs-länder kamen die folgenden mit den beigesetzten Mengen in Betracht:

	1939	1938
England	302 392	233 778 Tonnen
Saar, deutsch	94 746	109 254 »
französisch	36 815	34 308 »
Ruhr	213 267	184 714 »
Polen	35 792	24 940 »
Frankreich	33 511	24 224 »
USA.	16 413	— »
Belgien und Holland	2 692	8 167 »

Von diesen Mengen wurden 1939 306 413 t auf dem Rhein in die Schweiz geführt, und zwar 272 024 t direkt bis Basel, 27 146 t bis Ludwigshafen. Die Rheintransporte werden von der Schweizerischen Reederei AG. in Basel übernommen, an der neben dem Bund, den Schweizerischen Bundesbahnen und der Privatindustrie auch der Gaswerkverband und die Städte Zürich und Basel und einige Kantone beteiligt sind.



Der Gaswerkverband hat also schon seit vielen Jahren in vorbildlicher Weise versucht, die Kohlenversorgung des Landes auch in Zeiten von starken Störungen dadurch zu sichern, daß er enge Verbindungen schuf mit Kohlenbergwerken in verschiedenen, weit auseinanderliegenden Ländern. Dem gleichen Zweck hat es gedient, wenn für die Transporte verschiedene, voneinander unabhängige Wege eingeschlagen wurden. Neben dem Rhein kamen hierfür die deutschen Reichsbahnen und die französischen Bahnen in Betracht.

Diese Organisation der Kohlenbezüge hat sich im ersten Kriegsjahr ausgezeichnet bewährt. Sowohl Deutschland wie England und sogar Polen lieferten regelmäßig weiter. Die Rheinkähne konnten freilich nur noch bis Mannheim-Ludwigshafen fahren, denn von Karlsruhe an aufwärts war der Rhein ja die Trennungslinie der feindlichen Heere. Aber bis zum Frühjahr 1940 verkehrten am linken und rechten Rheinufer sowohl die deutschen wie die französischen Güterzüge ungefährdet bis Basel. Die englische Kohle wurde etwa zur Hälfte nach Rouen gebracht und von dort mit Kähnen auf der Seine und den französischen Kanälen bis in die Nähe der Schweizergrenze transportiert und dann auf die Bahn gebracht. Die andere Hälfte der englischen Kohlen ging über Gibraltar nach Savona, welchen Hafen mit seinen vorzüglichen Einrichtungen zum Kohlenumschlag Italien in äußerst entgegenkommender Weise zur Verfügung stellte. Der Transport über Gibraltar-Savona war kaum teurer als derjenige über Rouen.

Wie wertvoll die Anlegung von Vorräten war, erhellt daraus, daß vom 24. Juni an bis Anfang Oktober die Kohlenzufuhren vollständig ausfielen. Mit dem Einbruch der Deutschen in Frankreich wurde der Weg über Rouen abgeschnitten, und der Eintritt Italiens in den Krieg hatte zur Folge, daß die Engländer keine Schiffe mehr nach Savona durchließen, so daß auch die Transporte aus Amerika unterblieben. Deren Umschlag in portugiesischen oder nordspanischen Häfen mit Bahntransport nach der Schweiz kommt aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht in Frage. Diese Umstände veranlaßten das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement zu der Vorschrift an die Gaswerke, es sei dem Steinkohlen- oder Starkgas Wassergas in dem Umfange beizumischen, daß der obere Heizwert nur noch 4500 Kalorien betrage. Wassergas wird aus Koks und Wasser hergestellt, und die Einzelheiten der Vorschrift bedeuten, daß auf 13 Kubikmeter Kohlen gas 5 Kubikmeter Wassergas, also gut ein Drittel, beigemischt werden dürfen. Auf diese Weise können selbstverständlich die Steinkohlenvorräte spürbar geschont werden. Glücklicherweise treffen seit 1. Oktober wieder deutsche Kohlen in befriedigenden Mengen ein. Man darf auch hoffen, daß nächstens die Bezüge aus Amerika wieder aufgenommen werden können. Es ist jedenfalls bis zum Frühjahr 1941 kein Gasmangel zu befürchten.

Wenn schon die Beschaffung der Kohle seit Kriegsausbruch, besonders seit dem Frühjahr 1940, große technische Schwierigkeiten verursachte, so ist die Entwicklung der Gestehungskosten nicht weniger unerfreulich. Zwar sind die Preise ab Zeche anfänglich nicht stark ge-

stiegen, hingegen verteuerten sich die Frachten sozusagen von Tag zu Tag wegen der Gefahrenezulagen an das Schiffspersonal und vor allem wegen der Versicherungsprämien für Frachtschiffe. Die Schiffsversicherungen wurden beispielsweise im Frühjahr 1940 so berechnet, daß sie in zwei Jahren den Wert des Schiffes deckten. Trotz der erhöhten Frachten wurde die Beschaffung von Schiffsraum nach und nach fast unmöglich. Auf den englischen und französischen Schiffen hielten die Regierungen ihre Hand. Bei belgischen, holländischen und sogar skandinavischen Schiffen mußte man jederzeit mit der staatlichen Requisition rechnen. Der Schweizerische Gaswerkverband entschloß sich, durch die Reederei AG. zwei Kohlentransporter zu kaufen, um sich dadurch Schiffsraum und annehmbare Frachten zu sichern. Die Kosten von über 3 Millionen Franken wurden in Form von Frachtvorschüssen zur Verfügung gestellt. Man erwarb zwei Schiffe unter der Flagge von Panama, damit man vor Requisition sicher war. Die Schiffe standen im März und April 1940 zur Verfügung. Da erfolgte die Invasion in Frankreich, und sie blieben lange untätig in England liegen. Jetzt dienen sie dem Kohlenbezug aus Amerika. Selbstverständlich müssen die Kosten, welche durch die Untätigkeit dieser zwei Schiffe entstanden, in Form von Preisaufschlägen auf die übrigen Kohlenlieferungen verlegt werden. In welchem Maße die Fracht die Kohle verteuert, zeigt folgendes Beispiel: Amerikanische Kohle kostet fob amerikanischen Atlantikhafen etwa 5 Dollar, die Seefracht nach Savona 25 Dollar. Hinzu kommt endlich die Bahnfracht ab Savona über den teuren Gotthard. Diese Ausführungen machen die Entwicklung der Gestehungskosten, wie sie für das Gaswerk Zürich, loko Schlieren, gelten, verständlich. Es kostete die Tonne Kohle:

1939	August	Fr.	43.03
	September	»	70.80
	Oktober	»	70.49
	November	»	69.93
	Dezember	»	72.63
1940	Januar	»	73.31
	Februar	»	74.72
	März	»	73.04
	April	»	72.28
	Mai	»	79.15
	Juni	»	104.56
	Juli		—
	August		—
	September	»	101.86
	Oktober	»	108.—

Die Deutschen haben ihre Preise diesen Verhältnissen angepaßt. Ruhrkohlen kosten frei Grenze Einbruchstation Fr. 95.— bis 97.50. Dazu kommt für das Gaswerk der Stadt Zürich die Fracht Basel-Schlieren mit Fr. 9.70 pro Tonne. Nun verlief parallel mit dieser Preissteigerung der Kohlen eine solche für die Nebenprodukte, wie folgende Übersicht zeigt. Es betrug der Preis pro Tonne:

1939	Koks	Teer	Ammoniak	Sulfat
September	Fr. 50.10	102.50	300.—	150.—
Oktober	» 46.99	104.—	300.—	153.—
November	» 45.92	103.80	300.—	154.—
Dezember	» 61.80	104.35	404.—	157.—
<b>1940</b>				
Januar	» 64.25	110.70	300.—	157.—
Februar	» 68.62	120.—	300.—	158.—
März	» 68.90	120.—	—	172.—
April	» 80.72	120.—	300.—	173.—
Mai	» 86.16	120.—	—	173.—
Juni	» 117.55	120.—	—	172.—
Juli	» 122.44	120.—	400.—	192.—
August	» 125.71	120.—	—	192.—
September	» 124.89	120.—	400.—	194.—

Der Erlös aus Nebenprodukten hat bisher, beispielsweise beim Gaswerk der Stadt Zürich, die Kosten für die Kohlenbeschaffung fast voll gedeckt. Die Nebenprodukte ergaben 1939 eine Einnahme von Fr. 6 791 004.10. Für Kohlen wurden ausgegeben Fr. 7 735 030.10. Im Voranschlag 1941 aber muß auf Grund der bisherigen Preisentwicklung gerechnet werden mit einer Ausgabe für Kohlen von 16,1 Millionen Franken, während die Nebenprodukte voraussichtlich bloß 11,5 Millionen Franken einbringen werden. Wenn die stillen Reserven, die im Kohlenlager liegen und die zum Teil wenigstens durch die Verteuerung der Kohlen infolge des Krieges entstanden sind, nicht angegriffen werden sollen, so müßte das nächste Rechnungsjahr des zürcherischen Gaswerkes mit einem Defizit von 4,6 Millionen Franken abschließen. Ähnlich muß es bei den andern Gaswerken stehen. Es hat denn auch die Eidgenössische Preiskontrolle den Gaswerken eine Preiserhöhung von 3 Rp. pro Kubikmeter Gas zugestanden. Von dieser Ermächtigung haben sozusagen alle großen Gaswerke bereits vollumfänglich Gebrauch gemacht, wie folgende Tabelle zeigt:

#### *Gaspreiserhöhungen in schweizerischen Ortschaften*

(in Rappen pro Kubikmeter)

Schaffhausen . . . . .	von 19 auf 22 zuzügl. Grundtaxe
Delsberg . . . . .	» 23 » 26
Bern, Brugg, Solothurn, Vevey . .	» 24 » 27
Langnau i. E. . . . .	» 25 » 27,5
Baden, Herisau, Genf, Lausanne, Wetzikon, Zug, Romanshorn . .	» 25 » 28
Aigle, Olten . . . . .	» 26 » 29
Reinach (Aargau) . . . . .	» 27 » 29
Chur . . . . .	» 27,5 » 30
Goßau (St. Gallen) . . . . .	» 28 » 31
Morges . . . . .	» 29 » 31,5
Nyon, Schwyz . . . . .	» 29 » 32

St. Immer . . . . .	von 29,5 auf 31 zuzügl. Grundtaxe
Lugano . . . . .	» 30 » 32
Chiasso, Einsiedeln, Moudon, Vall- orbe . . . . .	» 30 » 33
Locarno . . . . .	» 32 » 35
Payerne . . . . .	» 34 » 37
Paradiso . . . . .	» 35 » 38

Basel will seinen Gaspreis von 22,5 Rp. beibehalten. Zürich war genötigt, eine Preiserhöhung um 5 Rp., das heißt von 20 auf 25 Rp., zu beschließen. Es erzielt dadurch bei einem Gasabsatz von 60 Millionen Kubikmeter eine Mehreinnahme von 3 Millionen Franken, muß also seine stille Reserve schon beträchtlich angreifen, wenn es ohne Defizit abschneiden will.

## Vom Recht auf Arbeit

Von Pietro Pellegrini

Vor mehr als fünfzig Jahren, am Sozialistenkongreß von 1888 in Bern, wurde das Recht auf Arbeit zum erstenmal als Forderung der schweizerischen Arbeiterschaft aufgestellt und feierlich proklamiert. Es galt damals – und noch viele Jahrzehnte lang – der bürgerlichen Presse als eigentliches Signal zum Klassenkampf, als gefährlichster Auswuchs des revolutionären Umsturzwillens.

1893 erreichte eine sozialistische Initiative auf verfassungsmäßige Verankerung des Rechtes auf Arbeit 52 378 Unterschriften, eine ansehnliche Zahl, wenn man die damaligen bescheidenen Möglichkeiten der Agitation bedenkt. Die Reaktion erhob sich denn auch mit fanatischer Wucht gegen eine solche Verfassungsrevision. Sie erklärte, diese verrückte Idee sei vollkommen unschweizerisch, sie entstamme den verkehrten Lehren eines Rousseau und Montesquieu, ja der Begriff Recht auf Arbeit sei überhaupt von dem Kommunisten Morelly in die Welt geschleudert worden. Und das Resultat blieb nicht aus: das erschreckte Schweizervolk verwarf die Vorlage am 3. Juni 1894 mit 308 000 gegen 76 000 Stimmen.

Die Zeiten ändern sich. Heute anerkennen zahlreiche bürgerliche Programme grundsätzlich das Recht auf Arbeit, und der Bundesrat schließt sich ihnen an, wenn er von der Arbeitsbeschaffung um jeden Preis, das heißt von der *Pflicht* des Staates spricht, jedem Bürger Arbeit zu sichern. Nichts anderes wollte das alte sozialistische Postulat des Rechts auf Arbeit.

Eine ungeheure Wandlung hat sich im Geiste jener Kreise vollzogen, die einst das Recht auf Arbeit als Staatsfeind Nummer 1 betrachteten. Eine Wandlung, die in langen Jahren und mancher Entwicklungsstufe sich vollzog und daher von vielen gar nicht bemerkt wurde. Daß heute, nach jahrzehntelangen geistigen Kämpfen, die Idee vom Recht auf Arbeit fast allgemeine, wenigstens theoretische Anerkennung findet, ist